Ion Dobran

# doi ani de foc pe *MESSERSCHMITT*

jurnal de front



Editura Favorit

General-maior (ret) ION DOBRAN

# DOI ANI DE FOC PE *MESSERSCHMITT*

## *Jurnal de front 1943–1945*

*Ediție îngrijită de Dan Gîju*



Editura Favorit
București, 2018

*Imagine coperta 1:* pictor Ion Ţarălungă (detaliu), colecţia Ion Dobran

*Copertă & layout:* Dana-Irina Stănculea



***Editor: Dan Gîju***

*Credite foto*: Ion Dobran, Dan Gîju şi *Wikipedia* (pentru portretele aşilor germani).

*Responsabilitatea asupra conţinutului aparţine autorului.*

e-mail: editura.favorit@yahoo.com

telefon: 0727.309.606

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României**
**DOBRAN, ION**
**Doi ani de foc pe Messerschmitt : jurnal de front : 1943–1945** / gral-maior(r) Ion Dobran ; ed. îngrijită de Dan Gîju. - Bucureşti : Favorit, 2018
Index
ISBN 978-606-8804-29-3

I. Gîju, Dan (ed.)

821.135.1
94

Motto:

*Dacă nu ar fi rândurile acestea,*
*pe care mă încăpăţânez să le scriu seară de seară,*
*la lumina lumânării de campanie,*
*înaltă şi lată ca o cutie de cremă de ghete,*
*nici data n-aş şti-o. Parcă aici noţiunea timpului dispare.*
*Rămâne un scurt, foarte scurt prezent*
*în care trăim o senzaţie cu totul particulară,*
*în care, într-adevăr, timpul nu mai are nici conţinut*
*şi nici preţ, nu are margini,*
*şi alunecă din nimic spre nimic.*
*Oare, să fie acea* panta rei, *curgerea veşnică?*

**Ion Dobran,**
27 august 1943, Kramatorskaia (Ucraina)

# *ULTIMUL AS*

## *În loc de cuvânt-înainte*

Generalul-maior (ret.) Ion Dobran - pilot de război și autorul acestui „jurnal de front", practic scriitorul unei singure cărți, una însă de mare impact în domeniul aeronautic - s-a născut la 5 februarie 1919, la Văleni Podgoria (fostă Vrănești, județul Muscel), în județul Argeș, tatăl său Constantin fiind plutonier de jandarmi, iar mama, Maria (născută Angelescu), moașă comunală. Este absolvent al Liceului militar „Mihai Viteazul" din Târgu Mureș (iunie 1939) și al Școlii Militare de Ofițeri de Aviație din Cotroceni, cu gradul de sublocotenent (10 mai 1941), totodată având și studii de Drept, nefinalizate însă din motive politice, învățământul superior românesc de după război fiind subordonat, evident, intereselor comuniste. Specializat în aviația de vânătoare la Ghimbav-Brașov, pe finalul anului 1941, răstimp în care România intrase în război, alături de Germania - nemții pentru cucerirea lumii, noi pentru recuperarea Basarabiei -, Ion Dobran va fi repartizat la Grupul 9 Vânătoare (Flotila 1 Vânătoare), în Escadrila 48, cu baza la Pipera. Deja, la acea dată, armata română - implicit Aeronautica Regală - dăduse grele jertfe pe front, săvârșind glorioase fapte de arme, unele reflectate în presă și în cărți, ca de pildă în volumul *Noi dela Bombardament*, de Grigore Olimp Ioan (1913–2013), apărut chiar la finele anului 1941, în fapt primul jurnal de front al unui pilot român angrenat în războiul antisovietic (republicat după Decembrie 1989 cu titlul *Bombardierele atacă. Jurnal de*

*război*), asta fără a mai pune la socoteală cărțile reporterilor de front autentici, trimiși în misiune specifică de Ministerul Propagandei, gen *Ard malurile Nistrului* (Constantin-Virgil Gheorghiu, 1941), *Drumuri de sânge. De la Prut la Odesa* (George Gh. Pâslaru, 1941) ș.a. Strict referitor la sectorul aeronautic, în anul 1942, avea să apară și volumul *Sburăm spre răsărit. Carte de răsboiu* (Editura OFAR, București) de N. Ladmiss-Andreescu (1907–2000) și altele câteva, în marea lor majoritate însă, din motivele cunoscute, ca și *Jurnalul locotenentului Dobran* – de care ne ocupăm în prezentarea de față –, abia după 1989 ajungând în bibliotecile românilor. Deocamdată însă, în martie 1943, Grupul 9 Vânătoare este trimis în misiune de luptă pe Frontul de Est, contra Rusiei Sovietice, tânărul sublocotenent Dobran (va fi avansat locotenent în martie 1944) fiind încadrat în armata de operații, apoi detașat la Tiraspol, pentru a face trecerea pe aparatul *Messerschmitt Me 109G*. La manșa acestui avion, îndeosebi, avea să obțină victoriile sale care-l vor situa pe un loc onorabil în *Lista așilor aripilor românești*, cu 13 avioane inamice distruse, dintre care nouă victorii omologate (aparate inamice doborâte cert, în luptă aeriană), trei probabile și unul distrus la sol, per total adunând 340 de misiuni la inamic și 74 de lupte aeriene, el însuși fiind doborât de trei ori, din fericire fără urmări grave. Practic, șirul victoriilor sale, reflectate și în jurnal, începe la 6 septembrie 1943, la Blizneti, în Ucraina de azi, când doboară primul aparat inamic, un *Yak* sovietic, trei zile mai târziu, în aceeași localitate, mai doborând un *Il-2*, iar la 25 septembrie, la Togmaciansk, un alt *Yak*. Deși tânăr și aproape că nou venit pe front, pe finalul anului 1943, sublocotenentul Ion Dobran – alias „Țiganu" (poreclit așa pentru tenul său închis la culoare, cu toate că este român get-beget) – era deja cunoscut și apreciat în aviația de vânătoare, nu tocmai întâmplător

caricaturistul militar Vasile Scripcaru realizând în 1943 sugestivul său desen intitulat „Fachirul", cum i se va spune de acum înainte „Țiganului", aceasta întrucât câștigase un duel cu *Hauptman*-ul Helmut Lipfert (1916–1990), celebrul deja as german, expert în proba de zbor la firul ierbii. Ceea ce frapează la „Fachirul" însă este amănuntul că, începând cu ziua de 14 august 1943, când intră în pâine pe frontul antisovietic, presimțind cumva că va face istorie – atâta câtă poate face un sublocotenent din aviația de vânătoare a cărui principală preocupare este supraviețuirea –, începe să scrie jurnalul comentat aici, „seară de seară, la lumina lumânării de campanie", în fond singura sa carte în adevăratul sens al cuvântului, ideile, faptele și evenimentele fiind schițate inițial lapidar, pe niște agende de buzunar de dimensiunea buletinului de identitate (și care s-au păstrat, din fericire). În fond, este vorba despre niște așa-zise scurte notițe fixate în fugă, pe care le va dezvolta imediat mai apoi, în clipele de răgaz dintre două lupte, pe caiete de școală, astfel că, zi de zi, aproape, și lună de lună, pendulând de la est la vest, cu armata română, la început combătând alături de nemți împotriva rușilor, dar și a americanilor, iar mai apoi alături de ruși împotriva nemților și a ungurilor, din august '43 și până în ultima zi a războiului (9 mai 1945)... Răstimp în care tuturor acestor... nații războinice, ca să le zicem așa, le-a scos din circuit cel puțin un aparat de zbor, în același timp însă transformându-se, la modul cel mai voluntar cu putință, și într-un fel de cronicar neoficial al aviației noastre de vânătoare, un risc asumat cu inconștiența tinereții în fond, demersul său fiind cât se poate de neregulamentar și, mai ales, periculos în cazul în care „jurnalul" său ar fi căzut în mâna „aliatului" sovietic de conjunctură sau dacă nu, mai apoi, a vreunui informator din armata română comunistă. Cum, necum, cert este că această cronică aparte, care acoperă

evenimentele - este drept că destul de lapidar pe alocuri și nu chiar în totalitate - dintre vara lui 1943 și până în primăvara lui 1945, cu o extensie mai mult decât rarefiată apoi până la 5 decembrie 1946, ziua căsătoriei eroului nostru cu domnișoara Angela Orășanu din București (nași de cununie fiindu-le soții Nadia și Constantin „Bâzu" Cantacuzino, asul nr. 1 al aviației române, cu 69 de victorii), va reuși să vadă totuși lumina tiparului în 1998, într-un tiraj onorabil, de 1 000 de exemplare (conform contractului de editare), la mai bine de o jumătate de veac, așadar, din momentul scrierii ei, la Editura Modelism Internațional din București. Era a treia carte din seria „Așii aviației române" a editurii respective (primele două numindu-se *Singur pe cerul Stalingradului*, de Ion Profir, în 1996, și *Vasile Craiu*, de Titus Axente, 1998), prefațată fiind de generalul de flotilă aeriană Gh. Bucșă și postfațată de Dan Antoniu, „carte de o sinceritate uluitoare", după cum o semnala în săptămânalul „Observatorul militar" nr. 13 (31 martie–6 aprilie 1998) comandorul (r) Vasile Iurașcu. Tot acum, la aceeași editură, apare volumul *Un nume de legendă - Căpitan av. erou Alexandru Șerbănescu*, de Vasile Tudor, unde este amintit și asul Ion Dobran. Este momentul când, practic, „Fachirul" este redescoperit de iubitorii aviației și nu numai, de acum încolo, când și când, fiindu-i dedicat câte un articol de ziar ori chiar o carte întreagă, precum volumul coordonat de Aurel Pentelescu, Marius-Adrian Nicoară și Dan Antoniu intitulat *O legendă vie. Generalul de flotilă aeriană Ion-Stratulat Dobran* (Editgraph, Buzău, 2010), în fond un interviu-fluviu cu protagonistul nostru, documentat și pe baza *Memoriului* său *original* din arhivele militare. Mai mult decât atât, *Jurnalul locotenentului Dobran* avea să se constituie și într-o provocare, într-un model de urmat, determinând în scurtă vreme o întreagă pleiadă de piloți de vânătoare și de bombardament să-și redacteze și, numai ei știu cu ce

eforturi materiale și cu ce emoții, să-și publice amintirile de război. Comandorii ingineri Dan Stoian (ulterior general) cu *Pumnul țării* (Editura Modelism, 1999) și Sorin Tulea cu *Amintiri din războaie neterminate* (Editura SemnE, 2003) sunt numai două dintre exemplele mai la îndemâna noastră, nominalizați cu prioritate aici fiindcă întâmplarea a făcut să-i cunoaștem personal, ca de altminteri și pe Ion Dobran, pe Ioan Di Cesare, „Chițu" Gavriliu și alții, nu mulți, aidoma lor.

În ceea ce-l privește pe „Fachirul", din punct de vedere biografic, să mai reținem că, trecut în rezervă abuziv în primăvara lui 1952, repartizat la Uzina „Rákosi Mátyás" (redenumită ulterior, după criza ungară din 1956, „Timpuri Noi"), acesta se va califica în meseria de strungar, ulterior ajungând normator și tehnolog, ca din 1954 și până în 1973, când se pensionează, să se angajeze din nou în aviație, ca pilot, nu în domeniul militar însă ci în acela utilitar, la TAROM. Deși tardiv, după 1989, își va câștiga și unele dintre drepturile sale de erou autentic, astfel că, în anul 2000, este avansat onorific la gradul de general de flotilă aeriană în retragere, actualmente fiind general-maior (cu două stele). Dintre decorațiila sale, se rețin cu deosebire Virtutea Aeronautică (Crucea de aur, Cavaler, Ofițer și Comandor cea mai mare, care „se purta la gât și doar șapte au fost acordate"; el le-a obținut doar pe primele trei), apoi Coroana României, Steaua României clasa a 5-a (fusese propus pentru Ordinul „Mihai Viteazul", dar i s-a dat tot Steaua României, clasa a 4-a), Leul Alb cehoslovac, apoi Victoria - „dată tot de români" - și Pobeda, de la ruși.

Acum, la ora când scriem aceste rânduri, Ion Dobran se apropie de frumoasa vârstă de 100 de ani și locuiește singur - soția trecând la cele veșnice de câțiva ani, iar cei doi copii și nepoții fiind fiecare la casele lor -, undeva pe strada Popa Nan, în București; mai apare, uneori, la

câte un eveniment comemorativ ori sărbătoare dedicată eroilor aerului, unde este privit cu interes, dar și cu mare și nedisimulat respect, de tot mai puținii cunoscători ai legendelor aviației române de odinioară, „Fachirul" fiind nimeni altul, de fapt, decât ultimul as veritabil al aripilor noastre. Iar în ceea ce privește strict cartea sa, foarte puțin cunoscută și comentată în publicațiile de specialitate, apreciem că, înainte de toate, este jurnalul unei stări de spirit, al unei generații glorioase care a scris istoria ca nimeni alta, al unui timp aparent îndepărtat deja, prea tragic totuși pentru a mai merita să fie ținut minte și, cu toate acestea, oricând repetabil dacă vom face greșeala să-l uităm – sau să ne prefacem că-l uităm! – cu desăvârșire...

*

Însemnările din această carte editată acum de Favorit, în forma lor oarecum brută – după cum am arătat și mai sus –, au văzut lumina tiparului în două ediții până azi, ambele la Editura Modelism, prima oară în 1998, precum precizam și, a doua oară, în 2010, sub titlul *Jurnalul locotenentului Dobran*, atât de comun cunoscătorilor, prin grija inconfundabilului entuziast care a fost jurnalistul, editorul și marele pasionat de aviație și, în genere, de armată și de tehnică militară care a fost și rămâne inginerul Cristian Crăciunoiu (1951–2012), prefața fiind semnată inițial de generalul de flotilă aeriană Gheorghe Bucșă, șeful Statului Major al Aviației și Apărării Antiaeriene, cum era pe atunci. Precizăm că și ediția de față, cum ar veni a treia – dar, de fapt, cea dintâi în ceea ce ne privește, pentru care i-am propus autorului și ne bucurăm că a acceptat un titlu de sine stătător, cât se poate de relevant, apreciem –, ceva mai aerisită decât primele, datorează mult strădaniei depuse de editorul inițial în culegerea și ordonarea mate-

rialelor, textul de la interior fiind, practic, același, cum de altminteri este firesc, cele câteva mici corecturi de literă, uneori de expresie, plus aranjarea și completarea notelor, acolo unde a fost cazul, desigur, impunându-se de la sine.

Din considerente tactice și din principii ce țin de politica noastră editorială însă, cum am arătat, am renunțat la titlul așa-zis *originar*, mai percutant și întrucâtva consacrat, totuși depășit de evoluția evenimentelor, apreciem, după cum, din motive independente de voința noastră, a trebuit să renunțăm la unele ilustrații de început, aspect compensat în schimb cu o anexă iconografică nu mai puțin interesantă și adecvată evenimentelor relatate în carte. De prisos să mai insistăm asupra faptului că, în măsura în care ne-a stat în putință, am operat tacit unele corecturi absolut necesare, am eliminat prescurtările, iar denumirile localităților străine - majoritatea redate în „jurnal" după harta operativă germană păstrată și azi cu evlavie de către eroul nostru în arhiva sentimental-istorică - au fost actualizate, fiind puse în concordanță cu uzanțele în vigoare, ca bază luând reperul general acceptat la nivel european, și nu în ultimul rând, am întocmit un indice de nume, amănunt pe care autorul însuși l-ar fi dorit foarte mult încă de la prima ediție.

În sfârșit, ne face plăcere să precizăm că actuala ediție a „jurnalului de război", materializată la inițiativa noastră, dincolo de valoarea sa indiscutabilă pentru istoria aripilor românești, are și o acoperire greu de evaluat în altceva decât în sentimente de prețuire și admirație pentru autorul lui, bravul general-maior (r) Ion Dobran, care sărbătorește cu această ocazie un veac de existență, integral petrecută în România lui dragă, al cărei cer l-a apărat cu propria-i viață în ultima mare conflagrație a secolului trecut, începând din vara lui 1943, în cei aproape doi ani rămași până la încheierea păcii bifând în contul ei peste 10

victorii aeriene, situându-se astfel pe un onorant loc 16 – la egalitate cu locotenentul Nicolae Polizu-Micșunești și cu adjutantul Dumitru Ilie – în clasamentul semioficial oferit de un autor străin (că noi nu am fost în stare!) al așilor din aviația română activă pe fronturile celui de-al Doilea Război Mondial[1].

Acestea fiind lămurite, nu ne mai rămâne decât să precizăm că suntem onorați să vă prezentăm un erou, un supraviețuitor autentic, un român cum puțini s-a întâmplat să cunoaștem, un învingător la superlativ, un om cu frica lui Dumnezeu totodată, în fond și la urma urmei însă un muritor pe deplin conștient de menirea și destinul său aici, pe pământ, în Bucureștiul nostru drag, pe strada Popa Nan mai exact, unde l-am cunoscut și intervievat cândva pentru revista „Viața militară"[2].

Prin „jurnalul locotenentului Dobran" – în fond și la urma urmei cronica unei stări de spirit, a unei generații, al unui timp istoric –, literatura militară își adaugă una dintre cărțile ei cele mai vii, veridice, trăită de la prima până la ultima pagină și, deci, între cele mai importante pe care vreun militar de profesie le-a încredințat tiparului vreodată. Fără pretenția că este un as la fel de valabil în arta scrisului precum a fost și rămâne în aceea a zborului, generalul-maior (r) Ion Dobran este un cronicar din stirpea cea mai pură a maeștrilor de odinioară, continuator al

---

[1] Dénes Bernád, Weal John, *Rumanian Aces of World War 2*, Oxford: Osprey Publishing, 2003. Vezi și https://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_așilor_aviației_române_din_cel_de-al_Doilea_Război_Mondial.

[2] Articolul *I se spunea „Fachiru"*, în „Viața militară", nr. 1/septembrie 2004, p. 44 și urm., inclus apoi în volumul *Așii aviației regale*, Editura Favorit, București, 2018, p. 105–130. Vezi, eventual, și articolul *Duelul șoimilor*, în „Viața militară" nr. 3(19)/2008, p. 12–15.

legendarilor Milescu Spătaru, Miron Costin și ceilalți, mai nou al căpitanului (r) Marin Predescu, locotenent-colonelului Ion Tobă-Hatmanul (aceştia doi promovaţi nu întâmplător de editura noastră), comandorilor Sorin Tulea și Tudor „Dido" Greceanu, marinarului Nicolae Mujicicov, medicului militar în rezervă Raul Dona, nu în ultimul rând reginei Maria a României (de ce nu?), istoricului Gheorghe I. Brătianu și altora mulți, cavaleriști, infanteriști, artileriști, aviatori, marinari etc., camarazii de generație și de destin ai „Fachirului", cunoscuți ori mai puțin cunoscuți, cu toții însă combatanți de temut - cu sabia și cu condeiul - pentru România eternă în cele două războaie mondiale și în toate câte au fost...

Este datoria noastră, a generațiilor care venim, să le cunoaștem faptele și să le cinstim memoria.

Măcar atât să facem pentru ei!

*Colonel (r) Dan Gîju*
*București, 20 februarie 2018*

# PARTEA I

# Însemnări de pe Frontul de Est



Autorul acestui jurnal, undeva pe Frontul de Est, în vara anului 1943, în cabina acelei minunate bijuterii care a fost *Messerschmitt*-ul *109 G6.*

# *Anul 1943*

**14 august**. În sfârşit, devenim operativi în Est; la 10.55, decolăm de pe Tiraspol, în zbor direct către Kramatorskaia. Din bătrânul *Ju 52*[3], privesc monotonia peisajului. Toţi sunt tăcuţi... Cei nouă din Grupul 9 îşi fac gânduri. Sunt sublocotenentul Vasile Gavriliu (alias „Chiţu"), sublocotenentul Ion Dobran şi adjutanţii Bedreagă, Botnar, Onofrei, Nicoară, Miron, Iliescu şi Iosif Moraru. Pe locotenentul Niki Bătrânu nu-l pun la socoteală. Unora le este rău din cauza scuturăturilor. Trecem Bugul şi Niprul cel mare, Zaporoje şi Dnipropetrovsk, apoi stepa..., stepa monotonă. La 14.05, ajungem; frontul este abia la 16 km. Aşteptând pe teren, vedem sus un *Yak*[4] care ne dă târcoale; a pornit în recunoaştere pentru a vedea ocuparea terenului. ACA-ul[5] trage fără convingere; este primirea noastră pe front. Camarazii din Grupul 7 par a se bucura că am venit. Vorbim de una, de alta şi timpul trece; mai facem un fel de şcoală la sol. În rest, misiunile se succed; nicio doborâre! Seara, pe la 20.00, este demult întuneric, vine bombardamentul de noapte,

---

[3] *Junkers Ju 52*, trimotor german de transport trupe şi mărfuri, aflat şi în dotarea Aeronauticii Regale Române.

[4] *Yakovlev Yak-1*, avion de vânătoare sovietic, monoplan, cu aripi de lemn, ulterior îmbunătăţit (*Yak-2* şi, îndeosebi, *Yak-3*, intrat în 1944 în producţie de serie), bine armat, fiabil.

[5] Abreviere de la Apărarea Contra Aeronavelor.

dar noroc că nu mai suntem pe teren... Tirul e infernal, bombe de calibru mic cad în mare număr, dar cele mai multe fără efect. O baterie germană zgâlțâie clădirea în care stăm, iar eu cu „Chițu" schimbăm fețe, fețe. Ordonanța lui se repede printre noi, la geam, și închide obloanele de lemn.

„Chițu" glumește:

- Unul dintre voi, Nichita sau Bogdan, trebuie să plece în țară.

Amândoi soldații sar pe întrecute:

- Eu!

- Ba eu, domnule sublocotenent!...

Și pentru ei, ca și pentru noi este prima emoție în contact cu frontul.

**15 august**. Sfânta Maria Mare, ziua mamei... Primul gând l-am închinat ei, care în țară, zi de zi, tremură pentru mine. Este o zi memorabilă și pentru cariera mea de pilot de vânătoare; ies în prima misiune în sector, vânătoare liberă cu Colea Naghirneac, colegul meu basarabean. Întâlnim și angajăm lupta doi contra unsprezece într-un cerc în care am avut poziții de tragere, dar, nerăbdător, am tras prea de departe și *Yak*-urile s-au răsturnat în adâncuri înainte de a fi lovite ca lumea. Bineînțeles că, după câteva manevre, îl pierd pe Colea și iau înălțime. Patru *Yak*-uri se țin scai de mine, altele trei sunt în dreapta și mai jos; manevrăm, manevrăm, ele cad din nou în spate și trag, și trag..., dar nimic încă. Cei patru mai apropiați sunt sub mine și mai jos cam cu 100 de metri, mă bucur și râd în sinea mea; sunt calm și conștient că nu pot să-mi facă nimic, deoarece fiind mai sus, sunt mai tare. Sunt cu ochii în patru, să văd dacă nu cumva mai sunt și alții mai sus, apoi atac încă o dată, și încă o dată... Unul apare în cuțit, în față, era să mă ciocnesc și trag, trag toată muniția. Hotărât lucru, ceva nu

este în regulă. Degajez cu regret în răsturnare, văd Slavianskul, apoi Donețul, Maiaki, în fine Kramatorskaia și aterizez. Băieții din Escadrila 57, în care sunt acum, mă iau pe sus și, bătându-mă pe spate, mă aruncă în aer. Prima misiune, prima luptă aeriană și nu a lipsit mult ca să fie și prima victorie!

Pe la ora 18.00, când hotărâserăm – „Chițu" cu mine – să plecăm la cantonament, prin surprindere, în zbor razant, suntem atacați de o formație de *Il-2*[6] însoțite de *Yak*-uri. Acum, într-adevăr, pe aerodrom e un adevărat iad. Ei trag cu toate armele și noi ripostăm cu întreaga apărare a aerodromului... Bubuie de pretutindeni tunurile ușoare, pe afete *quadruple*, zvârlind pe cele patru țevi șerpi colorați de foc, ce par a se încolăci într-un mers de tirbușon, căutând ținta, în timp ce mitralierele, cu cadență mai mare, le completează. Sunt adăpostit într-un șanț împreună, cu sublocotenentul Costin Georgescu și suntem fericiți că nu ne-au căzut în cap decât tuburi arse, pe care căștile de zbor le suportă. „Chițu" nu a mai ajuns la șanț; după o mică clădire de beton, cubică, aleargă cu disperare, când după un colț, când după altul, în funcție de tirul rușilor: în trecere, din față, lateral sau din spate; scenă magnifică! Efectele bombardamentului, destul de slabe, au atins un singur avion de asalt și au rănit un maistru mecanic de avion. La noi, totul intact; și prima zi efectivă, de front, se arăta încântătoare. Masa însă e foarte slabă, ne împăcăm greu cu *Pferpflegung*-ul[7] german, pe urmă, mai este și frontul ăsta, care pare a fi prea aproape; rușii masează în zona lor extraordinar de multe tancuri, ceea ce nu prevestește ceva bun. Tot azi,

---

[6] *Iliușin Il-2*, poreclit *Șturmovik*, avion de atac la sol sovietic, din al Doilea Război Mondial, cu efect mare împotriva blindatelor.

[7] Pachet cu hrană rece, în norma piloților în misiune, aterizați pe alte terenuri decât cele de bază (*lb.germ.*).

ies în misiune Botnar și Nicoară, primul angajează lupta cu *Yak*-urile care făceau protecția *Il-2*-urilor. Spectaculos, dar tot fără efect semnificativ.


Asul „Chițu" Gavriliu

Pentru noi, azi, au fost trei victorii: Alexandru Șerbănescu, Tudor Greceanu[8] și Cristea Chirvăsuță, toți trei doborând câte un avion de vânătoare sovietic. În rest, misiuni de însoțire a bombardamentului și asaltului propriu, vânătoare liberă în acoperirea zonei de front. Seara, iar ne vizitează rușii cu *Po-2*-uri din escadrilele lor de bombardament de noapte, zise de „deranjament", dar au început deja să nu ne mai deranjeze, oboseala ne face să fim blazați.

**16 august**. Toată noaptea nu ne-au lăsat în pace, culminând cu ora 02.10, când o bombă a căzut foarte aproape de clădirea cu ziduri roșii în care eram; zgâlță-

[8] Locotenentul (pe atunci) Tudor Greceanu (1917–1994), zis „Dido", unul dintre marii ași ai aviației de vânătoare române din al Doilea Război Mondial, comandant de escadrilă, cu circa 1 000 de ore de luptă pe front, peste 300 de misiuni de război, 43 de avioane inamice doborâte, între care 27 omologate, decorat cu Ordinul „Mihai Viteazu", Virtutea Aeronautică ș.a. În 1949 este arestat, judecat ca dușman al poporului și aruncat în închisoare, unde se împrietenește cu legendarul vânător de partizani Ion Tobă-Hatmanu (1903–1979), al cărui ginere devine după 1964, când ambii sunt eliberați. Erou de roman, cu o evadare din penitenciarul Aiud la activ, de două ori condamnat la moarte, apoi grațiat și condamnat la muncă silnică pe viață, după 1989 Greceanu își va relata aventurile unor jurnaliști, în baza articolelor consemnate de aceștia tipărindu-se mai târziu, după moartea sa, volumul memorialistic *Drumul celor puțini*, apărut prin grija surorii sale, Martha Greceanu.





Ion Dobran („Fachirul"), la anii scrierii jurnalului, și așii Alecu Șerbănescu și Ion Milu, camarazii săi de arme.

ind-o puternic, ne lasă fără geamuri. La 02.45, plantonul dă deșteptarea, pentru că la 03.10 trebuie să plecăm la aerodrom; e răcoare și semiîntuneric. Nicio jumătate de oră însă și *Il-2*-urile ne-au și călcat! Decolează în alarmă Milu[9] și Ursache, reușind să doboare fiecare câte un *Il-2*, rămase „probabile" până le vor confirma trupele din prima linie. Rușii au folosit *Tiefangriff*-ul[10] în mod magistral, dar au lansat prea devreme bombele și au deschis focul prea de departe și imprecis. Un *Il-2* a fost lovit de ACA și doborât la o distanță nu prea mare, așa că onoarea e salvată. Pe la ora 18.00, un bombardament efectuat de la mare înălțime cu trei *Boston*-uri[11] rămâne, practic, tot fără efect.

[9] Ion Milu (1902–1982), ofițer de echipaj, al treilea as al aviației române, cu 45 de aparate inamice doborâte (între care 15 probabile, ceea ce influențează, oarecum, clasamentul general).

[10] Atac la joasă înălțime (*lb. germ.*).

[11] *Douglas A-20 Havoc* (*DB-7*), bombardier folosit și în misiuni de recunoaștere, dar și de vânătoare unele variante, de fabricație americană, în dotarea mai multor forțe aeriene în al Doilea Război Mondial. *Boston* era denumirea uzuală pentru bombardiere, în vreme ce *Havoc* era pentru aparatele de vânătoare. Acest aparat a fost livrat masiv către sovietici, în număr neegalat de alte firme.

**17 august**. De data asta am vrut să fim noi mai deștepți decât ei și, încă pe întuneric, la ora 4.00, decolam cu o patrulă, cu Milu cap și Gavriliu coechipier, eu - șef de celulă și Botnar coechipier. Zburăm cu ochii pe aerodrom, ca să prindem *Il-2*-urile în atac. De jur-împrejurul terenului, ne învârtim cu insistență și speranță. Deodată, văd sus de tot pufurile albe ale ACA-ului, care trăgea, și, printre ele, Milu virează scurt, eu tai virajul și ies în linie cu el, apoi, cu motoarele în plin, urcăm din greu, ca să-i ajungem. Sunt două *Yak*-uri care manevrează minunat, dar tot le prindem. Milu cu unul și eu cu celălalt încingem un circ de mai mare dragul; pe al meu îl prind ca la Tiraspol, pe coechipier, la exerciții, și trag lung și de mai multe ori. Degeaba însă, căci rafala rămâne mereu în urmă. Probabil corecția nu e suficientă. Manevrez în limită, cu ochii la spate, îl prind din nou și trag, dar tot nu cade. În ultimul atac, strâng virajul de îmi ies ochii din cap și mă angajez, pierzând două- trei sute de metri. Când revin, ia *Yak*-ul de unde nu e și pic între timp pe unul de mai jos. În ultima clipă, văd că e un *Me 109*[12]. Atacul schițat de mine e întâmpinat de Milu, care trage fără să mă vadă bine. Intru lângă el în formație și căutăm coechipierii, care nu se văd nicăieri. După o oră de zbor, aterizăm. Cei doi nu se întorc. Am crezut că s-au rătăcit. Timpul trece... O oră, două, trei și, de nicăieri nu vine nici cea mai mică veste. Culmea!, dintr-o altă însoțire de *Ju*-uri 88[13], unul nu se mai întoarce. Suntem consternați! În două zile, patru pierderi; este ceva nemaivăzut pentru Grupul 7!

---

[12] *Messerschmitt Bf 109*, avion de vânătoare german, din al Doilea Război Mondial, foarte modern la vremea lui, folosit și în misiuni de recunoaștere, de atac la sol ș.a., aflat și în dotarea Aeronauticii Regale Române.

[13] *Junkers Ju 88*, avion multirol, cea mai fabricată aeronavă germană cu două motoare, aflată și în dotarea aviației române.

Într-un târziu, după vreo opt ore, apare Botnar cu o mașină. Raportează că, în lupta aeriană cu *La*-urile[14], la văzut pe „Chițu" picând după unul, cu altul strâns în coada lui. L-a degajat o dată, apoi, trăgând în sus, s-a ciocnit cu alt *La*, fiind silit să aterizeze forțat pe o arătură, la Vasilievka, la nord-vest de Ciasoviar. Gata cu „Chițu"! Zeci de gânduri îmi trec prin minte: ordonanța care îl așteaptă, bagajele pe care, cu inima strânsă, trebuie să le trimit părinților lui, atâtea și atâtea gânduri negre.

Vin acasă cu inima grea, intru în camera noastră, în care acum este un pat liber, mă așez pe marginea patului meu și stau sfârșit, gândindu-mă la relativitatea clipelor pe care le trăim, la viața noastră de câteva zile, după cum se vede. Dar timpul presează și ies într-o misiune de însoțire de *Henschel*-uri *129*[15]. Ăștia sunt nebuni de-a binelea! Între ei sunt și Lăzărică Munteanu, și Avram Olimp, și Ioan Gheorghe. Atacă pe șoseaua Slaviansk–Izium, în locul în care aceasta a fost interceptată de ruși, acolo unde are loc ofensiva acestora începută ieri dimineață, la ora 8.00. Artileria lor trage intens. Tendința e să taie linia de racord Slaviansk–Lozovaia, dar nu va fi ușor.

*Hs 129* atacă îndrăcit la sol și noi, de la 600 de metri deasupra, le facem protecție; vedem cum în noi trag arme de toate calibrele, vedem trasoarele îndreaptă în sus, dar nu ne mai impresionează. O pădurice arde în pozițiile rusești. E un foc susținut și nemții, deși s-au retras câțiva kilometri, nu dau impresia că vor fi dați peste cap. Patrule de bombardament de la noi se succed în spărtură fără întrerupere, iar noi nu mai prididim cu protecția

---

[14] *Lavochkin La-5*, aparat de luptă sovietic, intrat în dotare în 1942, capabilă să facă față tehnicii germane. Varianta sa perfecționată a fost *LaGG-3*.

[15] *Henschel Hs 129*, avion de atac la sol de producție germană, aflat și în dotarea aviației române, în al Doilea Război Mondial.

lor. În sector e un iad, rușii ridică și ei zeci de avioane, dar pare că infanteria lor nu mai poate înainta; *Stukas*-ul[16] face minuni. Într-un târziu, când nu mai speram, cam după vreo douăsprezece ore, apare și „Chițu", cu avionul intact. În înghesuiala luptei din semiîntunericul zorilor, s-a rătăcit și, mergând spre sud-vest, a aterizat în stil de maestru pe o miriștie la Volnovakha, undeva la 70 km nord de Mariupol. Costin Georgescu însoțind a doua patrulă de *Hs 129*, angajând lupta cu vreo 15 *Yak*-uri, este lovit grav la brațul drept și silit să aterizeze cu o singură mână validă (va pierde brațul în spitalul german în care e evacuat și, împreună cu Ioan Dicezare, vor fi repatriați).


Asul Ioan Dicezare

**18 august**. De data asta, dimineața începe prost. Am fost probabil așa de obosit, încât nu am putut să mă scol la trei fără un sfert pentru că nu am dormit nici patru ore întregi, și povestea asta se repeta de când am venit. În consecință, am luat două zile de arest de la căpitanul Dan Scurtu, noul comandant de grup numit în locul căpitanului Ignat. Cu asta m-am dus la comanda grupului de unde, fiind de serviciu, am condus zborul. Observ că nu e prea comod aici, astăzi este activitate serioasă.

Pe frontul de la Mius, rușii fac un efort serios. Toate avioanele disponibile minus alarma au misiunea de vânătoare liberă la est de Kotelnikovo, în sectorul Dimitrievka–Kuibîșev, aterizând și alimentând acolo și executând neîntrerupt vânătoare liberă, până la ora 14.00. În

---

[16] *Junkers Ju 87*, zis și *Stuka* (de la *Sturzkampfflugzeug*, bombardier în picaj, *în lb.germ.*), aflat și în dotarea aviației române în al Doilea Război Mondial.

sector, au găsit între o sută și o sută douăzeci de avioane sovietice de toate tipurile, cu care cele șaisprezece disponibile ale noastre au angajat succesiv lupte aeriene, dar deși nu au putut doborî nimic din cauza disproporției numerice, totuși, au ușurat situația trupelor terestre, împiedicând bombardamentele precise. Până seara, o singură alarmă la teren. În sectorul nostru, Maiaki–Izium, nimic de semnalat, activitatea mutându-se la sud.

**19 august.** Decolez dimineața pe întuneric, aproape în zbor de noapte, având-l coechipier pe adjutantul Moldoveanu („Marele Boier" are multă experiență, e modest și curajos, și în zbor cu el mă simt protejat). Rușii însă nu se arată, așa că aterizăm și-i așteptăm pe teren, legați în avioane. Pentru azi, am o adevărată baterie, un avion cu trei tunuri și două mitraliere grele. Împotriva asaltului e minunat, dar deși e timp frumos, spre dezamăgirea mea, nu vin. Spre orele 10.00, sunt schimbat și plec în însoțire de *Henschel*-uri, în sectorul central, spre localitatea Golaya Dolina. Două *Yak*-uri profită că suntem sus și, crezând că nu le vedem, încearcă să atace asaltul nostru, dar picând în viteză pe ele renunță, intrând în grabă în liniile lor. Misiunea nu ne permite urmărirea,suntem pe post de câini de pază lângă oile noastre și bine facem, căci apar trei țipari cu motoare în stea. Sunt *La*-uri, foarte manevrabile mai ales în adâncime. Picăm, punându-le pe fugă, dar trebuie să continuăm picajul până aproape la sol, pentru că între avioanele noastre pătrunseseră între opt și zece *Il-2*-uri, dar reușim să le degajăm fără să fie atinse avioanele noastre. În această învălmășeală, de circ aerian, am terminat toată muniția, dar fericiți, intrăm în linii cu asaltul nostru intact. La ora 14.00, altă însoțire. Nu-mi plac misiunile acestea care ne limitează libertatea de acțiune. De data asta, avem o luptă aeriană cu patru *Yak*-uri. Milu este încolțit de opt *La*-uri –

venite în ajutorul *Yak*-urilor – și este doborât încercând să-l degajeze pe Firu, care nici el nu era în poziție mai bună, dar *Henschel*-urile trebuiau apărate cu orice preț. Lupta e grea și inegală, suntem numai patru, Milu însă este fericit să ne poată povesti mai târziu cum, auzind loviturile de tun în avionul lui, aștepta inevitabilul sfârșit, cu cei opt – în coadă – urmărindu-i S-urile strânse, în încercarea de a evita primirea altor proiectile. Printre ei era și unul cu botul elicei vopsit în alb și cu o floare pe fuselaj, care probabil că era unul dintre așii lor. Fiind în frunte, a reușit să prindă liniile noastre punându-l pe burtă și alegându-se doar cu mici contuzii, fără a fi rănit, ieșind dintr-o masă metalică destul de contorsionată care fusese un avion. Și tocmai astăzi ce primise de la Richthoffen[17] Crucea de Fier clasa I – el, „Bâzu" Cantacuzino și Scurtu – azi de dimineață, la Mariupol, dar... a avut totuși noroc! Când s-a întors, după vreo două ore, nu ne vine să credem și țipăm de bucurie. Seara, mai fac o ieșire în protecția aerodromului, așteptând să vină rușii în atac la sol, dar întâlnirea nu a avut loc. În schimb, aterizarea pe întuneric ne pune probleme. Sus,



W.F. von Richthoffen



„Bâzu" Cantacuzino, alias „Grecu", asul nr. 1 al Vânătorii românești.

[17] Wolfram Freiherr von Richthoffen (1895–1945), feldmareșal, comandantul corpului aerian german (*Fliegerkorps VIII*) care acoperea zona unde acționa și armata română. Operat de o tumoare pe creier, avea să fie luat prizonier de americani de pe patul de spital imediat după 9 mai 1945, murind în captivitate.



Bombardier *Ju 88*, aici cu marcaje nemțești, aflat și în dotarea aviației române, unul dintre aparatele pentru care „Fachirul" a ieșit în zeci de misiuni de protecție.

ești tentat să stai mai mult pentru că e încă lumină, dar jos, de-abia distingi reperele cunoscute. Sunt satisfăcut după patru misiuni executate – dintre care două cu lupte aeriene –, și chiar dacă nu am reușit să dobor în condițiile unei continue mișcări, nici nu am fost doborât, iar acest lucru pot să-l socotesc un mic succes. Pe mâine!

**20 august**. În alarmă la T-eu, legat în avion, cu mecanicii sub plan, gata să decolez în 30 de secunde, aștept, aștept, dar de venit, nu vine nimic. Obosit, ațipesc în avion, trezit de atâtea ori la ora 02.30, cu noaptea în cap și, când vine schimbul, sar ca ars, pentru că bate în fuselaj și cred că este semnalul de decolare. Prima misiune este o protecție de *Fw 189*[18]. Găsim „codoșul" în sector, dar

[18] *Focke-Wulf Fw 189*, avion german de recunoaștere tactică, unul dintre cele mai de succes aparate în această clasă din al Doilea Război Mondial. În limbajul uzual al aviatorilor vremii era poreclit „Codoșul". Agil, lesne de manevrat, era foarte apreciat de piloți pentru siguranța și confortul zborului.

nu ne lasă deloc să ne apropiem de el. Se dă de ceasul morţii, nu ştie precis ce suntem, abia într-un târziu ne recunoaşte, se linişteşte şi începem să lucrăm de comun acord. El face reglaje de artilerie şi recunoaştere în prima linie. Tirul e mai puternic de la germani la ruşi şi se văd bine urmele exploziilor obuzelor. Artileria lor abia reacţionează. A doua misiune este o însoţire de *Ju 88*. Cam în acelaşi timp cu noi, intră în luptă şi Grupul 5 Bombardament, iniţial de pe Zaporojie, cu Escadrilele 77, 79 şi 80, comandate de căpitanii Gheorghe Stroici, Eusebiu Popovici şi Gheorghe Ioan. Dintre sublocotenenţii promoţiei 1941, aici erau repartizaţi Petruş Alexiu, Marcel Constantinopol, Gabriel Ionescu, Mircea Paraschivescu, Alexandru Sârbu, Dan Stoian, Victor Toma, Traian Vasiliu, Florin Vasilovski, Pretorian, Vlaiculescu - ca piloţi - şi Eugen Trandaf şi N. Ţiţei, ca observatori comandanţi de bord; şi ei, şi noi lucram în sprijinul Armatei I germane, comandată de generalul von Mackensen[19]. Vizibilitatea este destul de



Al. Sârbu



Dan Stoian

[19] Eberhard von Mackensen (1889–1969), general în *Wehrmacht*, Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar. În martie 1943, comanda Armata 1 Panzer în a treia bătălie de la Harkov. Ulterior, va comanda Armata a 14-a, pe frontul italian, unde va fi implicată într-o discutabilă acţiune soldată cu pedepsirea unor civili în contrapartidă cu crimele unor partizani asupra trupelor germane, fapt pentru care, după 1945, va fi judecat pentru crime de război de către învingători şi condamnat la moarte,

proastă, motorul pornește greu și sunt silit să plec mai târziu. La Konstantinovka, la punctul de întâlnire, nu-i mai găsesc. Plec singur în sector, urc la 4 000 de metri deasupra norilor și, în sfârșit, îi zăresc spre Slaviansk. Mergem spre Izium, mă apropii, sparg plafonul și ies la vedere chiar pe Doneț. I-am prins târziu, câteva viraje și dau de Milu, cu care, în celulă, mă reîntorc la teren. Aflu că au avut o luptă aeriană și că un *Ju 88* a aterizat forțat chiar în marginea terenului, doar până aici a putut să-l aducă pilotul, rănit, care și-a dat sufletul pe brațele camarazilor pe care i-a salvat. Era Florin Vasilovski, colegul nostru de promoție, încă unul care s-a dus, încă o speranță înșelată. Bietul Flor! La 24 de ani, în a 25 misiune!... Se pare că pe lângă rănile primite în aer, a fost lovit de o bombă desprinsă din lansator în timpul aterizării forțate. Era fiu de preot și comandantul escadrilei.

Căpitanul Stroici, odată cu lucrurile personale, i-a trimis părintelui și o emoționantă scrisoare (mai târziu, soarta a vrut ca și căpitanul Stroici să fie doborât mortal de americani, la Ivești, sub privirile îngrozite ale tatălui său, care venise să-l vadă).

**21 august.** Am fost liber 24 de ore, de ieri de la 12.00 până azi la 12.00. Poate este pentru prima oară când mă bucur din toată inima de liber; de data asta chiar avem nevoie, fiindcă mă simt slăbit, extenuat, și asta de-abia după o săptămână de front. Mâncarea este foarte proastă, conserve și iar conserve, până la saturație. Cu zborul nu e nimic de făcut. Misiuni puține, doar pe seară o protecție de aerodrom la alarmă, după niște *Yak*-uri pe care nici nu le-am văzut, măcar. După o oră și un sfert, când becul roșu avertizor mă anunță că mai am benzină doar

pedeapsă comutată în detenție. Eliberat în 1952, se va stabili în Germania Federală.

pentru 10 minute de zbor, mă hotărăsc să aterizez, dar trenul de aterizare nu vrea să iasă. În zadar pândesc becurile verzi, trenul se încăpățânează să rămână pe roșu. Motiv să recapitulez toate sfaturile primite: resursă puternică cu comanda pe scos! Zadarnic! Primesc aprobarea pentru un aterizaj forțat și, contrar instrucțiunilor, cu toată muniția la bord. Filez, filez și îl aștern magistral. Șocul mi se pare totuși brutal. Capul pleacă înainte, centurile taie în umăr, dar totul se termină cu bine. Sunt necesare reparații doar în proporție de 15%.

**22 august**. Astăzi, a plouat cu misiuni, cel puțin pentru mine, care am făcut nu mai puțin de cinci. Două misiuni de vânătoare liberă în zona în care, de ambele dăți, am văzut vânători ruși, dar deși i-am manevrat frumos, nu am angajat lupta pentru că trebuia să mă îndepărtez de *Stukas*-urile cărora le făceam protecția, lăsându-le singure. Le-am urmărit atent, trecând linia frontului în formație strânsă, bombardând foarte aproape de primele linii, degajând rapid și regrupându-se la loc. În felul acesta ne ușurează și nouă misiunea, apărându-i mai ușor. Alte două misiuni de protecție a *Fw*-ului. În prima, am rămas singur, coechipierul întorcându-se imediat după decolare din cauza unui defect tehnic, și în care „Codoșul" m-a trecut Donețul la 5 000 de metri și mergi, și mergi... Cerul se acoperise complet, auzeam în căști rușii, *piriot-piriot*, *preama-preama*[20], *scarei-scarei*[21], parcă îi și vedeam în coadă, ghidați de la sol. Încă puțin și *Fw*-ul dispare în nori lăsându-mă singur fără să știu unde sunt și nici cam cât intrasem la ei. Trebuie să mă întorc. Viraj la stânga și mergi și mergi după cap compas. Degeaba fac ochii în patru, terenul nu e nicăieri și becul

[20] Drept-drept (*din lb.rus.*).
[21] Repede-repede (*din lb.rus.*).

roșu nu mă iartă; începe întâi să clipească, apoi rămâne continuu aprins. Socotesc că am mers destul spre vest așa că pot coborî în razmot, căutând un teren de aterizare. Urmăresc cum bate vântul după praful unei căruțe, scot trenul și, în sfârșit, pun roțile într-un aterizaj cu inima ca un purice... Este totuși un teren necunoscut. Nu tai contactul și mă apropii de o construcție lângă care văzusem doi nemți. Întreb cam jenat unde sunt și nemții mă lămuresc: *Hir Adamovka, dori Ciasoviar, und veiter Konstantinovka, und noch veiter Kramatorskaia*. Privesc pe o hartă a lor, arunc un *danke* și, cu benzina pe terminate, decolez și, așteptând din moment în moment să mă lase motorul, ajung cu bine la bază, unde frații, îngrijorați, întâi nedumeriți, mă întreabă cum de am putut sta mai mult de două ore în aer. Minune!, le răspund. Mai târziu, firește, i-am lămurit.

Încă o misiune cu cei de la *Henschel*-uri, în însoțire. Fiind alături de ei, văd ce soartă am fi avut noi dacă am fi rămas la asalt, așa cum începusem inițial, la Tiraspol. Aruncau bombele de 50 de kilograme și mitraliau la marginea unui sat. Nemții din prima linie trag rachete de semnalizare pentru a marca linia frontului și pentru a indica unde este necesar efortul asaltului pentru a învinge rezistența inamicului și a putea înainta. Se pregătește ceva pe frontul acesta, căci de dimineață, de la ora 04.00, este o canonadă puternică de artilerie. Răspund și rușii, dar nu cu aceiași intensitate. Trec în razmot pe linia frontului, foarte puțin la noi, iar nemții de pe tancuri flutură mâinile cu bucurie. Se simt ocrotiți.

Trec în fugă peste pădurici și dealuri arse de bombe. Chiar acum, artileria rusă bate în dreapta noastră cam 200 de metri, răscolind pământul. Frumos și răscolitor în același timp. Mă gândesc la cei de jos și mulțumesc Domnului că sunt aviator, și încă vânător!, căci avionul acesta minunat, cu viteza lui, îmi dă senzația de invulnerabilitate.

**23 august.** Toate bune, dar sculatul acesta foarte de dimineață, care se repetă la infinit, a început să nu-mi placă, nu mai spun de modul în care suntem priviți în grup. Facem ucenicie și ni se dau misiunile cele mai ușoare. Ne simțim subevaluați și orgoliul nostru are de suferit. În fine, peste tot trebuie să fie o frecare, dar trebuie să-mi păstrez echilibrul sufletesc. La ora 04.00 dimineața, decolez. Sus, la răsărit, soarele nu se arăta încă. Urc doar la 1 000 de metri și mă stabilizez aici. Misiunea mea este de acoperire a terenului împotriva atacului la sol. Înadins am luat tot un avion cu trei tunuri și două mitraliere, sunt *G*-urile cele mai puternic înarmate[22], deși sunt mai puțin manevrabile, dar contra *Il-2*-urilor sunt cele mai indicate, însă rușii ne dezamăgesc și nu vin. Peste Slaviansk, artileria bate foarte aproape, pâlniile făcute din obuze se văd minunat și am impresia că rușii au progresat puțin. În aviație încep să capete supremația; prea sunt mulți și, din ce în ce, numeric vorbind, proporția la întâlniri este net în favoarea lor. Bombardamentul acesta de noapte de deranjament nu se mai termina. Canonada de artilerie din prima linie a scăzut în intensitate și infanteriștii trebuie că se simt fericiți, căci au un respiro. În razmotul de ieri am văzut iadul pe pământ. În clipele acestea, gândurile mele zboară către cei dragi, către liniștea din țară și îmi revin multele clipe trecute trăite acolo, dar rămase așa de departe, în urmă. Știu că acolo undeva, departe, foarte departe, bat inimi care, din când

---

[22] Este vorba despre avionul de vânătoare german *Messerschmitt BF 109 G6* care, în afară de tunul *Mauser*, de 20 de mm, care trăgea prin axul elicei, și de cele două mitraliere *MG 131* de 13 mm (*Rhein Metall Borsig*) sincronizate (care trăgeau prin discul elicei), mai era înzestrat cu două tunuri *MG 151* de 20 mm situate în două gondole, sub aripi. Bine armat, era folosit, așa cum arată autorul, împotriva avioanelor de asalt sovietice *Il-2*.

în când, au și câte un gând bun pentru mine. Mă bucur, pentru că nu mă simt singur în indiferența asta totală, de aici, unde fiecare trăiește pentru sine, fără excepție. Azi, sunt pesimist și sticla de piperment[23] mă îndeamnă la melancolie. Dar vina asta stă tot în cutele inimii, în străfunduri, în contrastele dintre ceea ce este și ceea ce ar fi putut să fie. Ceva despre oraș. Astăzi l-am văzut mai bine: de jur-împrejur, numai clădiri mari, de patru și cinci etaje, netencuite pe dinafară, doar în culoarea roșie a cărămizii, fără balcoane, ca niște cazărmi. Acesta este orașul nou, construit numai pentru muncitori, exasperant de uniform și fără gust... Kramatorskaia.

**24 august.** Nu ies în misiune nici azi, pentru că sunt de serviciu la *Gefectstandt*[24], asigur misiunile și țin legătura cu Biroul 3 al Corpului Aerian. Văd la asalt o fotografie mare de tot, ca o hartă, a întregului sector, cu situația frontului de luptă, copie fidelă a terenului, probabil opera „codoșului". Rușii au reușit să înainteze spre Barvenkovo, punând stăpânire pe Dolgenskaia și Dimitrievka, localități care acum câteva zile erau la noi. Efortul principal acum e pe direcția aceasta, pentru că cel dinspre Slaviansk, care amenința direct Kramatorskaia, a slăbit mult în intensitate. Germanii bombardează cu peste 100 de avioane, asaltul și *Ju*-urile noastre îi ajută. Azi, au ieșit de la noi 50 de avioane în misiune (misiuni repetate) la inamic și totuși rezultatele sunt slabe: un singur avion sovietic de tip *La* a fost doborât de locotenentul Bătrânu, cel mai vechi, venit odată cu cei nouă. Restul, așa numiții „geanabeți", cu clasa lor inferioară, a „curmabeților"[25],

---

[23] Lichior mentolat, distribuit luptătorilor prin magazinele militare.

[24] Post de conducere a zborului la germani.

[25] Porecle date începătorilor, indiferent dacă erau nou veniți pe

sunt puşi la index. Dar până când oare? Mâine fac scandal: vreau să ies cu Milu.

**25 august**. Protecţie de aerodrom din însoţirea de *Ju*-uri care s-a contramandat. Soarele de abia a răsărit, dar se vede relativ bine. Urc, urc spre Constantinovka. Nimic. *Ju*-urile nu mai vin şi staţia de radio mă cheamă la aterizare. Pic către 400 de metri şi observ cum, de departe, de la teren, trage ACA-ul. Îmi aduc aminte de figura lui Milu şi iau din nou altitudine. Prea târziu, însă. Fuseseră numai două *Yak*-uri pe care nu le mai ajung printre pâlcurile de nori. Urc la 4 000 de metri şi, ieşind din plafon pe neaşteptate, îmi apar în faţă două *La*-uri 5. Rămân perplex. Prea eram bine plasat şi nu mă aşteptam. Apăs pe tun şi mitraliere şi rafala pleacă. Încerc să corectez dâra de proiectile după trasoare; prea scurt, prea lung, prea lateral şi elegantul avion roşu se răstoarnă, arătându-şi argintul burţii şi pică vertiginos, simţind pericolul. Alţii trag în mine ca să-l scape pe primul, pic şi eu, intrând în nori cu un cap compas aproximativ şi degajez sub plafon, cu 650 de km/h. Îl regăsesc pe Milu, care rămăsese dedesubt, şi mai dăm o raită în razmot, în primele linii, unde este un iad de foc şi fum, praf şi nenumărate tancuri.

**26 august**. Astă noapte, a fost grozav. De cinci ori ne-au bombardat, la intervale diferite, aproape din oră în oră, ceea ce nu ne-a împiedicat să dormim destul de bine. Mai mult ne deranjează propria artilerie antiaeria-

---

front sau se aflau în diferite stadii de pregătire militară; un „geanabet" era superior unui „curmabet". Altfel spus, în Grupul 7 se aflau deja piloţii buni, veniseră „geanabeţii" promoţiei lui Dobran care, la rândul lor, aveau în urmă, rămaşi încă în pregătire, „curmabeţii".

nă, amplasată prea aproape. O bombă a căzut cam la 200 de metri de clădire și a fost singura care ne-a făcut să ne întoarcem, în pat, pe partea cealaltă. Ca de obicei, aștept în alarmă, poate că vine ceva. Dar, nevenind nimeni, plec la 05.15, într-o însoțire de *Ju 88*; camarazi anonimi pe care îi bănuiesc, dar pe care nu-i identific în trecerile de recunoaștere și nu-mi iese din cap destinul lui Florin, care și-a găsit moartea pe câmpul de la nord de aerodrom. Conștiincios, îi duc în sector unde, într-un ușor picaj, aruncă bombele virând la stânga. ACA-ul greu rusesc le încadrează, noi urcăm puțin mai mult, în afara zonei de explozie a proiectilelor, apoi virăm și, picând lateral și în spatele lor, le scoatem de pe linia frontului. După un timp, revin în sector, în vânătoare liberă, sperând să pice ceva, dar nu văd decât câțiva vânători germani. Pic jos de tot, pe linia frontului, dar văd în pozițiile de artilerie tunurile îndreptate spre noi. Ce să fie? Simplu. Razmotăm pozițiile de artilerie ruse din spatele primei linii. Trag după noi, dar la 20 de metri înălțime și cu 540 de kilometri la oră nu ne temem. Virăm puțin și iată-ne iarăși la noi.

A doua misiune și cea mai simpatică, o vânătoare liberă cu Popescu-Ciocănel[26], ceva fenomenal. Se ține în sectorul nostru și degeaba îi spun că linia frontului e mai la dreapta față de cum zburăm noi, de la sud la nord. La un moment dat, îl anunț prin radio: „Avioane dreapta-spate!" În loc de virajul la care mă așteptam, intră în răsturnare și urmează o întreagă gamă de acrobație virtuoasă în care îmi e foarte greu să mă apropii și să nu-l pierd. De abia mai târziu, la teren, mi-a mărturisit: „Nu știi tu ce este în sufletul unui pilot de informații când aude în cască «avioane inamice în spate». Eu vin de la

[26] Gheorghe Popescu-Ciocănel (1913–1944), căpitan, as cu 14 victorii aeriene, erou al aviației române.

Flotila de Gardă de informații, de la Iași, și asta e prima mea misiune de front." Continuăm să scotocim sectorul. Dăm de niște *La*-uri în care, de emoție, Ciocănel trage doar cu mitralierele, uitând de tunul central, însă dacă mă gândesc bine, încep să înțeleg că e mulțumit, și eu la fel, pentru că încep să văd mai bine, mai de departe; sunt mai calm și cred că, în curând, vor începe și doborârile.

Astăzi, adjutantul Firu, cochipierul preferat al lui Milu, nu s-a mai întors din misiune. Cad și piloții foarte buni. Păcat! Era dintre cei vechi, din Grupul 7, pe care noi îi socoteam invulnerabili.

**27 august.** Ce zi să fie astăzi? Marți, miercuri, joi? Oricare, de fapt, pentru că toate, dar absolut toate, sunt la fel. Unde or fi dispărut sâmbetele și duminicile de s-au amestecat între celelalte și nu le mai cunosc? Dacă nu ar fi rândurile acestea, pe care mă încăpățânez să le scriu seară de seară, la lumina lumânării de campanie, înaltă și lată ca o cutie de cremă de ghete, nici data n-aș ști-o. Parcă aici noțiunea timpului dispare. Rămâne un scurt, foarte scurt prezent în care trăim o senzație cu totul particulară, în care, într-adevăr, timpul nu mai are nici conținut și nici preț, nu are margini, și alunecă din nimic spre nimic. Oare, să fie acea *panta rei*[27], curgerea veșnică?

Astăzi, fac o singură misiune, dar sper că, în curând, se vor schimba lucrurile, fiindcă sunt încadrat la o escadrilă nouă, la „Bâzu" și, fiindcă sper să pun mâna pe un avion personal, sunt hotărât să încerc să fac puțină treabă. Am ieșit în celula cu Niki Bătrânu, tot pentru *Ju*-uri, pe care le-am găsit la punctul de întâlnire la Barvenkovo, gata-gata să nu le vedem!, și le-am însoțit la Suhaia–Kamenka, lângă Izium. Au bombardat un nod de comunicații sau cam așa ceva și, tocmai după ce au aruncat bombe-

---

[27] În românește – *totul curge*, concept filosofic atribuit lui Heraclit.

le, observ patru *Yak*-uri care se ridicau ca nişte ţipari pe dedesupt, aproape nevăzuţi, protejaţi de un camuflaj care se potriveşte cu terenul de jos. Anunţ prin radio şi picăm pe ele, trăgând de departe. *Ju*-urile sunt degajate, dar nu le părăsim. Revenim la teren. Un bombardier aruncă în mijlocul terenului trei bombe care nu explodează. Seara, mai facem o misiune de alarmă la pândă, dar ruşii ne dezamăgesc. Ne întoarcem în cantonament, în oraş, când umbrele serii se lasă pe drumul prost, iar maşina sare din hârtoapă în hârtoapă. Îmi aduc aminte de scenele de pe front pe care le vedeam la cinema, scene care, spre bucuria mea, au devenit realitate. Cât mă va ţine?

Acasă, mă aşteaptă o scrisoare de la Lily, ceea ce mă bucură nespus. Este o adevărată prietenă fata asta cu suflet bun şi care merită mai mult. Oare, când voi avea cel puţin mai mult bun simţ? Afară, deşi ora este doar 20.10, a început canonada. Probabil că iar vor veni toată noaptea pentru a nu ne lăsa să dormim. Este şi asta o tactică. Se aude că *Po-2*-urile[28] astea sunt pilotate de fete[29]. Bravo lor! După câte am observat astăzi, pe linia

---

[28] Aparat de şcoală şi antrenament din aviaţia sovietică atât sportivă, cât şi militară. Au existat şi variantele hidrosanitară, berlină şi cea dotată cu schiuri. După război, acest *Po-2* – după numele constructorului său, profesorul Nikolai Nikolaievich Polikarpov (1892–1944) – a intrat şi în dotarea aviaţiei sportive române. Două avioane de acest tip (varianta berlină, cu cabină închisă) i-au fost dăruite de către Stalin lui Mihai I al României, drept plocon pentru isprava regală de la 23 August 1944, când i-a oferit ţara pe tavă.

[29] Ruşii aveau, într-adevăr, avioane de luptă pilotate de femei, poreclite „vrăjitoarele nopţii", fiindcă ieşeau în misiune exclusiv noaptea, chiar un regiment de gardă de bombardament uşor, comandat în 1945 de către locotenent-colonelul Eudoxia Berchanskaia. Aveau în dotare biplane biloc, monomotor *Po-2*. După război, cinematografia sovietică a realizat filmul intitulat

frontului, situația noastră s-a mai îmbunătățit la Kramatorskaia. Parcă nu aici este efortul înaintării lor și, deși frontul rămâne foarte aproape, încă nu văd un pericol iminent.

**28 august.** Ce le-o fi venit? Numai o dată ne-au bombardat azi-noapte. Ies într-o însoțire de *Ju 88* și întârzii la locul de întâlnire, dar bombardierele nu vin. Plec cu celula în sector. Pe tot cerul, un singur „codoș": *Fw*-ul acela cu două fuzelaje; face reglaj de la 4 000 de metri. E puțin la noi și de pe linia frontului trage ACA-ul, dar nu se vede în ce. Pic cu 600 de kilometri la oră în liniile lor, unde se vede un incendiu, dar nu e decât un tanc incendiat care arde cu mult fum. Situația frontului aici s-a îmbunătățit. Rușii au fost respinși, dar asta nu-i împiedică să spargă frontul pe Mius și să ocupe Kotelnikovo, înaintând 30 km sud, spre Mariupol. Și la Harcov au spart frontul, înaintând spre vest. Pentru a sprijini acțiunea de apărare a trupelor terestre, zece avioane ale grupului s-au deplasat la Mariupol pentru a acționa de acolo. „Geanabeții" au rămas aici. Rudel[30] comandă escadrila a



Hans-Urlich Rudel

chiar *Vrăjitoarele nopții*, inspirat din activitatea acestei unități.

[30] Hans-Ulrich Ruddel (1916–1982), cel mai mare as al aviației de asalt germane din al Doilea Război Mondial. Și-a început cariera ca pilot de *Stukas* (*Junkers 87*) în Polonia, în 1939. A fost doborât de peste 12 ori, a participat la 2 530 de misiuni de război, în cursul cărora a distrus 519 blindate sovietice, nava de linie sovietică „Marat", un distrugător, 70 de nave de debarcare și 9 avioane inamice (luptă aeriană). A fost decorat cu cea mai înaltă decorație germană de război, Crucea de Fier cu spade, Frunze

treia din Flotila „Immelmann" și *Stukas*-urile lui au baza pe Stalino.

**29 august**. Însoțirile de *Ju 88* au rămas pe seama noastră; cei vechi au plecat la Mariupol. Situația frontului în sud este destul de critică, după cum se pare. Fapt este că Taganrogul a început să fie evacuat. Intenția rușilor pare a fi să izoleze Crimeea, dar asta e o chestie pe care o vom vedea la timpul ei. Cert este că aici, pe frontul Izium, numai „geanabeții" Grupului 9 fac misiuni. *Ju*-urile grăbite bombardează, după părerea mea, localitatea Kostroma, fără prea mare efect, apoi pică în viteza în liniile noastre. Reacția antiaeriană a rușilor este slabă, doar câteva explozii ale proiectilelor se sparg cu mult mai jos. În sector este liniște. Pe seară, fac o acoperire, dar au prins de veste ciolovecii că nu mai e aviație multă aici și au scos *Il-2*-urile pe calea ferată Slaviansk–Barvenkovo, pe care nemții fac transporturi de trupe și materiale. De altfel, același lucru se petrece și la ei, căci pe liniile de rocadă mereu mută trupe când în nord, când în sud. Acum, toate deplasările sunt spre sud. A venit în vizită ministrul Jienescu[31], care ne aduce


Ministrul Gh. I. Jienescu

de Stejar și Diamante. A supraviețuit celor șase ani de război, la sfârșitul cărora avea gradul de *Oberst* (colonel) și era *Commodor*-ul (comandantul) Flotilei de suport la sol SG 2. Pilota un avion de vânătoare *Fw 90,* având un picior amputat și altul în ghips (!): „L-am întâlnit pe Huși (aerodromul). Îl ridicau soldații și îl băgau în carlingă..." (Ion Dobran).

[31] Generalul de escadră Gh. Jienescu (1894–1971), Ministru Secretar de Stat la Subsecretarul de Stat al Aerului în timpul

mulțumirile patriei și observațiile personale ale dânsului. Cred că atmosfera ar fi trebuit să fie ceva mai intimă în situația specială în care suntem. La Mariupol, s-au împărțit decorații. Sublocotenentul Romulus Bucșa a avut necazuri, dar s-a descurcat.

**30 august**. Iată, tronez la postul de comandă. De fapt acum, aici la Kramatorskaia se fac puține misiuni. Baza e pe Mariupol unde „Bâzu" a mai doborât două, are acum douăzeci și două sau douăzeci și trei, și Mălăcescu[32] unul (*Il*-2-uri și *Yak*). Înaintarea coloanelor rusești spre sud a atins Marea de Azov, desăvârșind încercuirea de la Taganrog. Pe coastă s-a debarcat în două puncte, așa că situația este foarte grea acolo. Aproape tot Grupul 7 și o escadrilă de asalt, cu rezerva ei de trei avioane, s-au deplasat acolo pentru a lucra, asigurând retragerea a ceea ce se mai poate retrage pe apă și pe uscat. În sectorul nostru, activitatea a încetat cu desăvârșire. Frontul stagnează și rușii totuși se obrăznicesc. Ne-au vizitat astăzi de două ori la teren, însă fără rezultat. Probabil, numai recunoașteri, ca să-și dea seama de ocuparea terenului. Pe seară, a aterizat hoțește un *Ju 52* german și lângă el a acostat o dubă din care s-au dat jos circa zece cioloveci, îmbrăcați în soldați ruși și complet echipați. Sunt rușii care lucrează pentru germani și care, la noapte, vor fi parașutați în dosul frontului. Metode „meschine" de ambele părți, dar n-aș vrea să fiu în pielea lor.

**31 august**. Am ajuns „eseieur", cei nouă sunt la putere pentru că nu a mai rămas nimeni din cei vechi aici, la Kramatorskaia. Am zburat în sector, dar parcă e pa-

guvernării mareșalului Ion Antonescu (1941–1944).

[32] Ioan Mălăcescu, as al aviației române de vânătoare, cu 16 victorii aeriene omologate și trei probabile.

ralizat, nu se observă nici cea mai mică activitate; nici măcar cum a fost ieri sau alaltăieri. Nimic! Sunt singur. Coechipierul s-a întors, iarăşi nu merge ceva şi nu mă simt prea bine însoţind cele opt *Henschel*-uri în care ACA-ul uşor trage susţinut. Situaţia generală a rămas aici aşa cum a fost, capul de pod de la Maiaki–Izium este intact, şoseaua Slaviansk–Izium tăiată la Golaia Dolina. Mai grav este în partea de sud a frontului. Taganrogul este în flăcări şi, după cum se pare, a fost părăsit. Peninsula aceea este ocupată de ruşi; cercul din jurul nemţilor fiind închis complet, încercuirea plănuită de ruşi a reuşit. Să vedem ce se mai poate face până la urmă. În orice caz, Mariupolul nu mai e departe de front şi mâine probabil că voi zbura într-acolo, pentru a mai ajuta puţin retragerea.

**1 septembrie.** M-au purtat paşii în altă toamnă, pe alt pământ. Nu fac altceva decât să mă bucur de viaţă, de gânduri, de front. Sunt tot aici, la Kramatorskaia şi, după ce făcusem bagajele şi le dusesem la *Ju*-ul *52* de transport, primesc ordin telefonic să nu mai vin la Mariupol cu formaţia de trei avioane pe care trebuia să o conduc. Situaţia de acolo s-a schimbat oarecum. O divizie blindată germană, adusă de nu ştiu unde, încearcă să facă ceva pentru a echilibra situaţia şi întregul nostru grup revine aici, unde se bănuieşte o nouă activitate. S-a reîntors din ţară, complet restabilit după accidentul de la Stalingrad, Costel Rozariu[33]. La prima misiune, nu i-a ieşit trenul de aterizare şi, intenţionând să-l pună pe burtă, conform instrucţiunilor, a început să tragă muniţia de tun pentru a evita o explozie, dar ACA-ul propriu, văzând că trage spre mare, l-a luat drept rus şi nu mai povestesc înfiorătoarea canonadă dezlănţuită

[33] As al aviaţiei române, cu 27 de avioane inamice doborâte.

asupra lui, dar a avut norocul să nu-l nimerească. Era și păcat, căci acum, „Rează" e un om însurat, s-a căsătorit cu Geta. Îmi vine să râd: „Rează" căsătorit!

Astăzi, mă abțin de la zbor. Cei nouă sunt invidioși că am luat-o razna cu misiunile și vor să mă ajungă. Milu, „Bâzu" și Șerbănescu, zilele trecute, au luat [Ordinul] „Mihai Viteazu". Foarte frumos, dar tare departe de mine.

**2 septembrie.** Ziua de azi nu promite nimic. O însoțire de *Henschel*-uri care pisează la nenorociții din linia întâi, aruncând bombe și trăgînd cu mitralierele. Mi-a plăcut, fiindcă băieții au insistat în zona imediat următoare a frontului, marcată de rachetele trupelor proprii. După plecarea lor, rămân iarăși singur, în vânătoare liberă aici, în zona Izium. Încep să am tupeu! Am fost așa de atent și așa de încordat pentru a nu fi surprins, încât, după o oră de zbor, cobor cu durere de cap. Spre Slaviansk am văzut arzând marile clădiri și fabricile, dar de abia aterizat, aflu și de ce. Germanii se „repliază" pe noi poziții. Aceasta e formula și vor ceda și Kramatorskaia. Deci, până diseară, va trebui să plecăm. Nu mai descriu zăpăceala care a fost. Încă o dată am văzut o formidabilă dezorganizare. În grabă, mă reped în oraș să-mi adun bagajele. Populația civilă, întocmai șacalilor, a mirosit din vreme. Unii, deși pierd totul, se bucură, alții au început exodul refugiului. Cărucioare mărunte, cu tot calabalâcul, cu copiii în copăi; la care, înhămați, trag câte o femeie, un bătrân sau un copil. Mare mizerie! Ce vor fi sperând? În curând, vor fi ajunși și depășiți de front. Decolez pentru noul teren de zbor Bliznetzi (?), spre Lozovaya. În urmă, Slavianskul și Kramatorskaia încep să ardă de-a binelea; nemții au început dinamitările. Bombele erau deja montate de mai mult timp la clădirile mai importante.

**3 septembrie.** Viața la noul teren intră pe făgașul normal, nu seamănă cu confortul de la Kramatorskaia, dar, oricum, în barăcile de lemn în care suntem acum e simpatic, pentru că e ceva nou. Mai rău a fost aseară, fiindcă a trebuit să dorm pe scânduri, înfășurat în manta, întrucât bagajul a rămas să vină cu ultimul eșalon rulant. Dar la război, ca la război... merge. Se vede că e toamnă, a început să cearnă de sus o ploaie plicticoasă, chiar exasperantă. Norii sunt jos, jos de tot. Un zbor acum, chiar și pentru orientare, devine periculos, noroc că misiunile se amână pentru mâine. Cu noi aici a venit o rusoaică, anume Katia, fugită de la Mariupol. A venit la noi și a stat și la Kramatorskaia; înaltă, frumoasă, cu un mers maiestuos, spune că nu are familie, că i-a pierdut pe toți. Fără rude acum și fără patrie, e retrasă în ea însăși, oarecum sălbăticită. Ce o împinge oare să ne încredințeze fără condiții destinul ei? Ne servește la popotă fără predilecții pentru cineva, aproape cu indiferență, dar cu o ținută care impune respect.

Ieri, am primit o scrisoare de la mama. Mă roagă să scriu mai des. Ea tremură pentru fiecare clipă care trece, gândindu-se la mine, dar sper că vor veni și timpuri mai bune, cu toate că situația frontului, aici, este din ce în ce mai proastă.

**4 septembrie.** Bliznetzi! Un sat prăpădit, lângă o cale ferată dublă, cu case urâte, de chirpici, în care oamenii și-au făcut, în pivnițe, adevărate adăposturi, de teama bombardamentelor. Până acum, fiindcă timpul a fost așa de prost, cred că nu am fost reperați de ruși, dar nu se poate ca în zilele acestea să nu se întâmple ceva. Terenul este destul de prost și condițiile de viață la fel. Mi-am dat seama că trăim prost când am auzit o minunată muzică la radio București și când, închizând ochii, am văzut restaurantele pline cu grătarele fumegând, bulevardele cu

lume veselă și parcă lipsită de griji. Dar nu invidiez viața asta. Sunt destul de mulțumit aici, la sute de kilometri distanță și cu o viață aspră, plină de neprevăzut. Am ieșit cu *Henschel*-uri în protecție la obiectiv (Dolgenskaia). Ne-a luat în primire un ACA foarte puternic și, la întoarcere, am făcut un tur mai larg, ca să cunosc mai bine zona, care nu prea are mari repere. De altfel, aceasta este și cauza pentru care trei piloți nu s-au mai întors azi. Fără repere și, cum timpul e prost, cu plafon jos, locotenentul Bătrânu, adjutanții Moraru și Iliescu probabil că s-au rătăcit și au aterizat pe altundeva. Aflăm mai târziu că unul l-a pus bine, unul pilon și altul pe roți, dar a capotat din cauza terenului moale. Important este că niciunul dintre ei nu a pățit nimic.

**5 septembrie**. Astăzi, în fine, avem mai mult de lucru; ne-au descoperit terenul și vin în atac cu *Il-2*-uri și *Yak*-uri, ceea ce ne-a oferit posibilitatea să dăm jos două. Decolez într-o zăpăceală din acestea pentru a însoți *Henschel*-uri. În sector, liniște. Doar antiaeriana, în care mă învârt ca într-o ninsoare cu pufuri albe, mari. La 03.00, din nou cu *Ju*-urile *88*, de data asta la Izium. Luăm 7 800 de metri înălțime, unde nu ne mai temem de nimic și de nimeni. Azi, au bombardat foarte precis. Pe la ora 17.00, se dă din nou situația frontului. La est de Slaviansk, rușii au făcut din nou o pătrundere, care trebuie zăvorâtă. Se aruncă aviația val după val, cu Stukas, cu *Ju 88*, *Henschel*-uri de asalt și vânători în atac la sol, toate bombardează și mitraliază într-un infern de fum și de foc. Din alarma pentru *Il-2*-uri plec în însoțire de *Henschel*-uri, o formație de nouă bucăți. Kramatorskaia și Slavianskul sunt o mare de flăcări. Fumul se ridică compact, la 1 000 de metri, dând aparența unor nori. Vânătoarea rusă nu apare. Doar spre seară ne-au bumbăcit din nou, și noaptea la fel, cu *Po-2*-uri, din care aruncă peste bord mici bombe,

de 15 sau 25 de kilograme. Nici nu ne mai sinchisim. Rudel încearcă tunurile antitanc; ei au deja o escadrilă de avioane cu sirene și cu două tunuri lungi, de calibrul 37.

**6 septembrie.** Zi cu activitate serioasă. Era normal, atâta timp cât ne-au descoperit terenul! Vin *Il-2*-urile și *La*-urile lanț, decolez la vedere, după ce trece un val, îi alerg din urmă, trăgând de dedesupt într-unul care a început să danseze și să scoată fum. Fără o bucată din ampenaj, nu mai are echilibru. Sunt sigur că ăsta nu a mai ajuns dincolo. Pe deasupra mea, un alt *Me 109* trage în alt *Il-2*, din care sare o bucată din plan, se înclină spre dreapta și o ia spre pământ. Era micuțul adjutant Onofrei. Prin dreapta mea, țâșnește un *La-5*, descopăr că am avut mare noroc, eram cu trei în coadă, atent la *Il-2*-uri, dar m-a degajat adjutantul Florea Iordache. O clipă de neatenție care ar fi putut să mă coste mult. Am impresia și, dacă mă gândesc bine, chiar certitudinea că facem o mare greșeală, pentru că luptăm individual, fiecare încercând să doboare pe cont propriu. Este cazul bietului adjutant Ameno Girolamo, care astăzi a căzut în flăcări, la nord de Barvenkovo. Este al treilea, dar până seara, toate sunt uitate, frunze, frunze în vânt sunt viețile noastre. Seara, ne-au surprins, trecând în zbor razant, într-o singură trecere, aruncând bombe și trăgând cu mitralierele, fără să mai revină. Nu a durat, cred, nici un minut, și nu am mai decolat. Era prea târziu, se întuneca și nu i-am mai fi prins.

**7 septembrie.** Ne-am trezit în muzica ACA-ului de toate calibrele. Concert infernal de *Il-2*-uri, *Yak*-uri și *La*-uri (motoare în linie și motoare în stea, atât am văzut pe geam), dar cum toate trec, și cum cu toate se învață, mi-am făcut socoteala turcului – „dacă o fi, să fie" – și nu m-am mai dat jos din pat. Senzația a fost că amărâta

noastră de cabană părea ca de cauciuc. Pereții se curbau de parcă cineva ar umfla-o cu pompa, cu puteri uriașe. Nu știu de ce sunt așa de încrezător în soarta mea, de parcă aș fi invulnerabil. Ne ducem la teren. Ședeam legat în avion de la ora 05.00, când s-a dat alarma la al doilea atac la sol. Decolez printre spărturi de bombe, la întâmplare și, după patru minute, îi ajung. În lupta aeriană care a urmat, ne încrucișaserăm în toate pozițiile, dar nimeni nu prinde rafala hotărâtoare. De fapt, pentru mine este a opta luptă aeriană. Mai am destul timp. Din cauza terenului moale, locotenentul Bătrânu a capotat și este evacuat la spital, la Zaporojie. Adjutantul Iliescu este rătăcit de ieri și adjutantul Onofrei a dispărut azi. În zona asta, fără repere, te rătăcești ușor. Destul de prost! Avioane nu prea mai avem, iar cele care au rămas sunt vechi și cu resursa aproape terminată (viața unui *G*-u este de 100 de ore motor, după care motorul trebuie schimbat).

**8 septembrie.** Sfânta Maria Mică. Ziua pe care o serbează mama. E scris ca de ambele Sfinte Marii să am încurcături care se termină bine. De dimineață de tot, înainte de ora 04.00, mă instalez la pândă în avion. Am prea multe zile de așteptare zadarnică. Timpul trece și, întocmai ca în basm, o moleșeală caldă mă învăluie, astfel că ațipesc legat în chingi. Dar sar speriat, alarmat de artileria ACA, și arunc o privire fugară la ceasul de la bord. E ora 05.30. Din soarele care răsărise, picau rușii. Soldații mecanici au un moment de ezitare între a învârti manivela pentru pornirea motorului sau a se repezi în gropile de adăpost săpate în margine, la câțiva pași, dar își înving teama și învârt. Motorul pornește. Bombele cad peste tot, văd două explodând drept înainte, totuși trag maneta în plin și decolez printre ele în iadul de pe teren; doar ce mă dezlipesc și, lipit de pământ, virez scurt, cu aripa aproape înflorind solul, astfel că, în câte-

va minute, ajung șapte *Il-2*-uri din cele care atacaseră în ultimul val. Atac clasic de sub burtă, de dedesupt, deși zburau și ele destul de jos, trag și degajez lateral. Mitralii-orii de pe *Il-2*-uri trag și ei, văd trasoarele roșii pe lângă mine, dar mai atac o dată, și încă o dată, cu un ochi mai sus, la vânătoarea lor. Sunt acolo șase *La-5*-uri și, încă de la al doilea atac, observ cum două se desprind și pică pentru a interveni. Dar socotesc că mai am timp. Virez și trag o ultimă rafală, tunul și mitralierele mele fulgeră (ce le-o fi fiind) și, din avionul din față, văd țâșnind flăcări (*aici trebuie să mă întrerup cu scrisul în jurnal și să fac o pauză, lăsând caietul pe ampenajul avionului, și să fug în șanț, pentru că aerodromul este atacat din nou, așa cum se pare că, normal, este atacat de trei zile, adică de cel puțin cincisprezece avioane, de câteva două ori pe zi, uneori și de trei ori. Curg bombele, trag mitralierele, răspunde ACA-ul, decolează alarma într-un spectacol bine regizat, dar rezultatele nu sunt îngrijorătoare, efectele sunt slabe de cele mai multe ori.*) Revin, închizând lunga paranteză, dar, intuitiv, simt că am ceva în spate, degajez într-un viraj scurt, peste umăr, așa de scurt, că nu mai văd nimic în fața ochilor din cauza valului de sânge care fuge din cap spre picioare, apoi zările se limpezesc (efectul este ca la cei de la *Stukas* în momentul redresării de după picaj) și, pe lângă mine, lateral, văd trecând *La*-ul care mă atacase. Ne dăm puțin în lături, dar el fiind lansat, are viteza prea mare și nu poate strânge destul virajul, așa că nu are ce să-mi facă, deși vin și ceilalți. Sunt acum șase sau șapte, treisprezece vânători și eu singur, dar lupta aeriană se termină doar cu o singură doborâre. La aterizare, observ că am două găuri în avion: una în profundor, din spate, și alta bordul de atac din față, dar asta încă nu ar fi nimic. Rușii au spart frontul la Kostroma de două zile și înaintează spre Pavlograd, pe o adâncime de aproape 100 de kilometri.

Este ora 19.20, de abia mai este lumină, afară se aude zgomot de motoare. ACA-ul trage, mecanicii și câțiva piloți fug la adăpost, eu socotesc inutilă chestia. O altă coloană sovietică înaintează din sud, pentru a intercepta calea ferată Slaviansk–Lozovaya, invers de cum ne așteptam noi. Situația este critică deoarece vârful coloanei este chiar pe direcția aerodromului nostru (șase avioane, care de abia își mai trag sufletul, au plecat pentru Melitopol, încă șase urmează să plece mâine, între care și bietul 33 al meu, pe care zbor acum). Azi, ne-a vizitat comandantul grupului, căpitanul av. Niculae Ștefănescu („Îngerașul"), care a venit de la Tiraspol, unde continuă pregătirea cu ceilalți, dar cred că a doua oară nu mai vine. A avut parte și de un atac la sol, și de zăpăceala clipelor acestea tulburi și, mai ales, și de exagerările noastre. Ne aduce vești de la Mircea Șenchea, care vrea – ca și mine, de altfel – din toată inima să ajungă pe front. E combativ, cu temperamentul lui de boxer, și nu mai are răbdare, dar sunt sigur că va veni și timpul când va dori să plece în țară, și încă foarte repede, după cum merge treaba pe aici.


Mircea Șenchea

Este ora 20.07 și afară canonada a reînceput (a câta, Doamne?). Noroc că ne-am întărit nervii; și vești din țară nu mai am, de altfel, nici eu nu mai am ce să le scriu.

**9 septembrie.** Dacă ziua de ieri a fost grea, azinoapte a fost de pomină. Ordin să dormim îmbrăcați și gata de a decola în noapte, oricum și oriunde. „Rușii sunt foarte aproape și între ei și noi nu mai este niciun element care să le poată face față cât de cât." Așa suna ultima comunicare făcută cu glas grav de comandorul Ion Negrescu. O noapte de nesiguranță, de chin, în care, pe

la 02.30, am suportat și un bombardament. Au aruncat cinci bombe, dar tot fără efect. Înainte de a răsări soarele, foarte de dimineață, decolez cu *33*-ul meu pentru Melitopol, așa cum a fost stabilit de ieri, ca să-l las acolo, întorcându-mă cu un *Ju 52* de transport. Pe drumul de întoarcere, toți se tem, în avion, pentru că un *Ju 52*, chiar zburând foarte jos și nefiind însoțit pe traseul din imediata apropiere a frontului, este foarte periculos. Dacă ar fi atacat, singura lui soluție ar fi să aterizeze drept în față, oriunde, și Dumnezeu cu mila Lui pentru ocupanții care au noroc să fugă ca iepurii în toate părțile. Dar chiar în acest *Ju 52* cu care mă reîntorc de la Melitopol am plăcerea să primesc o scrisoare de îmbărbătare (dacă mai era cazul) de la unchiul meu, fratele lui tata, locotenent-colonelul Ion Dobran[34], care ține foarte mult la mine. În scrisoare, în termeni foarte milităroși, îmi face îndemnuri și urări de bine. Bătrânul *Ju 52* se apropie de teren ca la „v-ați ascunselea". Este literalmente, cu burta la pământ. Mă gândesc că suntem pe mâna altuia și frontul e atât de aproape. De n-am rămâne la ruși! Dar am scos-o la capăt și am aterizat cu bine. Iau alt avion dintre cele disponibile și ies într-o misiune de vânătoare liberă, cu „Bâzu" Cantacuzino. Recunoaștem linia frontului și observăm și oarecare discontinuități, dar ne liniștim în ceea ce privește situația de moment. Efortul principal rus se desfășoară pe axul Konstantinovka–Pavlograd–Dnipropetrovsk și riscăm să ne taie retragerea eșalonului rulant dacă nu plecăm imediat. Pe la ora 17.00, primim ordin de deplasare, dar înainte de a pleca, aproximativ cu 15 minute, prietenii noștri au venit din nou în atac la sol și păstrez ca ultimă amintire (fire romantică), de pe Bliznetzi, un tub de proiectil de pe un *Il-2*, care mi-a căzut la

[34] Păstrată și azi, scrisoarea aceasta este redată în facsimil, la infografie, p. 364.

picioare (de cap mă țineam cu mâinile). Nu ne potolim însă și cu ocazia deplasării facem o ultimă misiune de însoțire, după care aterizăm pe Dnipropetrovsk. Seara, ca de obicei la deplasări, o mizerie de nedescris, cu masa și cu cazarea dar, deh, ca la război! Bine de Popescu-Ciocănel și de adjutantul Nicoară, care au rămas la Melitopol sub motiv că se simt extenuați. Așa să fie? Acolo, la bombardiere, cel puțin sunt bine cazați, cu masa mai bună, iar frontul e departe.

**10 septembrie**. Pentru că este vineri, avem de pătimit. Fără pat, într-o cameră murdară a unei cabane prăpădite, de lemn, pe jos pe niște paie rămase din saltelele golite ale celor plecați. Am dormit îmbrăcat. Bietul Agarici mi-a dat o pătură, singurul obiect apt pentru dormit și, deși acum aveam siguranța că rușii sunt departe, am rămas cu ticuri de la Bliznetzi. Sar din somn, tresărind la cel mai mic zgomot. Ziua de azi o folosim ca să ne instalăm, să zicem, mulțumitor. Rozariu și Sim, Agarici și Ciocănel – dacă va veni după figura de la Melitopol – ocupăm aceeași cameră cu cinci paturi. Avem și flori, și poze prinse cu pioneze în scândurile cabanei, și apă, apă multă și bună. Ies din nou în misiune cu „Bâzu". Tot o vânătoare liberă. Am trecut pe *G*-u, la Tiraspol, în aceeași zi, și acum zbor ca și coechipier al lui; mă bucur, căci are multă experiență și, dacă el are încredere în mine și mă preferă în misiuni, îmi dă și mie încredere.

Deși am intrat adânc la ruși, n-am întâlnit nimic. La peste 100 de kilometri în interior, cu un motor care trepida ușor, nu prea îmi era la îndemână. La reîntoarcerea la teren, aflu că la sud, rușii, pe un alt ax de mișcare, cu o coloană, au ocupat Sînelnîkove, care este cam la 30 de kilometri de aici; deci nici aici terenul nu oferă o prea mare siguranță. Totuși, 30 de kilometri între ei și noi

e ceva! Seara, a venit de la Tiraspol căpitanul Teodoru, comandantul de escadrilă a lui Şenchea. Aflăm că Italia ar fi capitulat. Când? Cum? De la Pelagia am primit o scrisoare tot atât de caldă, de nebună ca şi până acum. Sunt din ce în ce mai mirat. Am crezut că toată chestia asta nu poate dura, că ţine de capriciile unei femei, dar încep să cred că m-am înşelat şi că e ceva mai mult decât un capriciu; mă gândesc la o mulţime de lucruri, la convenienţe sociale pe care altă dată nu le-am călcat şi mai târziu mi-a părut rău. La Pusy... Dar asta încă pare o copilărie, căci nici nu ştiu dacă fata asta are cu adevărat vreun sentiment pentru mine. În fine, o mulţime de lucruri în cumpănă care mă bucură şi mă preocupă în puţinele clipe de reflecţie. La fel de caldă a fost şi scrisoarea de la sora mea, Ica, de la Pungeşti, şi de la tanti Jety. Mă gândesc că s-ar putea să plec sau s-ar putea să rămân aici, unde mă simt mai apropiat de cei nouă şi de ce li se va întâmpla. Mă împart între a rămâne aici şi a fi cu grupul meu, cu băieţii mei, de care sunt legat şi la care spiritul de grup pare mai strâns decât aici, unde ne simţim numai toleraţi.

**11 septembrie.** *Bârr!...* Urâtă zi. Un vânt rece mătura norii joşi. Nu este vizibilitate nici la 500 de metri, totuşi se ordonă o misiune de vânătoare liberă mai mult cu caracter de recunoaştere. Intru adânc în dispozitivul inamic, ca să-mi dau seama de situaţia reală. Peste tot, sate care ard şi fumuri, fumuri multe, pe câmp, de la şurele de paie. Cam la 150 de kilometri în adâncime, descopăr un aerodrom. Pe el, un avion *Stukas* avariat. Alături, încă două, pe care, din fugă, nu le recunosc. Coechipierul meu cere permisiunea de a pleca, din cauza pasului elicii care îi pune probleme, şi iar rămân singur. Ca să văd mai bine, cobor în razmot la circa 10–15 metri înălţime; de-a lungul unei şosele orientate spre vest,

văd camioane rusești cu infanterie purtată, văd cărute și soldați călări al căror aspect este jalnic. Par rupți, prăpădiți, cu uniformele murdare și zdrențuite, și nu sunt prea mulți. Când văd avionul, sar ca șoarecii prin șanțuri. Dar nu trag. Ceva mă reține. I-am însoțit așa pe mulți kilometri și, la întoarcere, pe timpul acesta infernal, de-abia mai găsesc aerodromul. Am stat și cam mult în aer, provocând îngrijorarea celor de la teren, cărora coechipierul le spusese pe unde ne-am hazardat.

**12 septembrie.** Plouă stupid, ca în Bacovia; din când în când, se aud explozii puternice de la distrugeri sau de la front. Stau în reverie și nu-mi vine să cred: Ion Dobran pe malul Niprului într-o cabană nemțească, ca ocupant în retragere!... Ce glume poate să facă istoria! Nu știu de ce, dar în clipele acestea îmi vine în minte Carol al XII-lea. Dar să-l las mai bine și să spicuiesc ceva din scrisoarea pe care nu mă îndur să o trimit Pelagiei, pentru că nu mi se pare destul de frumoasă: „Puține clipe am petrecut împreună. Pentru mine nu au prețuit decât acelea în care îți priveam la nesfârșit ochii. Apele adânci ale ochilor tăi triști m-au făcut să mă cutremur. De unde, Doamne, ai putut să pui atâta regret în ei, atâta tristețe? Îmi tremura sufletul ca un nufăr. M-ai mișcat din adâncuri și viorile sufletului au început să cânte singure, aruncând în răspântii valuri de armonii. M-ai încălzit. M-ai deșteptat la dragoste, la viață. Pentru tine, scrisoarea aceasta vrea să fie o plimbare prin vara de afară, în care, cu mâini de vestală, să culegi mlădițele înflorite ale gândului meu. Flori de cireși, sulfină, levănțică, prospețime."

Ce departe eram în reverie când sunt întrerupt de Rozariu, care vine cu vești de la domnul comandor Negrescu: „Știi, mâine faci o vânătoare liberă. Dar la mama dracului, acolo la Kamenskoe, unde se împreună căile

ferate!" Comentez: „Măi, da' cum de m-a găsit tocmai pe mine? Și cu ce coechipier?" „Cu Steolică; nu mai rămăsese nimeni, toți erau ocupați în misiuni, pe cine să punem? Pe cine să punem? Eu: (adică el, Rozariu), pe Dobran, domnule comandor!" Comandorul: „Măi, amândoi sunt dintre cei noi și să-i trimitem așa de departe?" (cam 150 de kilometri în spatele liniilor, cum ziceam). „Nu face nimic, domnule comandor. Știe Dobran rusește." „Bine măi, zice Negrescu râzând, să se ducă Dobran."

**13 septembrie**. După recunoașterea cu pricina, deși terenul e foarte moale, ies într-o însoțire de *Henschel*-uri cu domnul căpitan C. Teodoru. Este la prima misiune a dânsului și pare emoționat. Nu știu cât este de fericit; războiul, de fapt, este al sublocotenenților și al adjutanților stagiari sau majori. Mai sus sunt și excepții. Situația frontului este foarte interesantă. Între Slaviansk și Novo-Pavlovka, rușii au spart din nou frontul, înaintând până la Sînelnîkovo, la 30 de kilometri sud-est de Dnipropetrovsk. Par a acționa cu un corp blindat, o divizie de infanterie și ceva elemente de cavalerie. Părți din Armatele germane a 6-a și a 7-a, prima din sud și a 2-a din nord, au gâtuit intrândul, rușii rămânând cu spatele tăiat. Din cauza vremii proaste, neputând fi alimentați de aviație cu combustibil, au rămas pe loc, fixați la teren în poziția în care se găsesc acum. Poate vor fi lichidați, dar vin alții din sud. În sectorul Armatei a 6-a au spart din nou frontul, împingând spre Zaporoje. Aceasta este situația de astăzi. Se pare că corpul blindat rus va fi salvat datorită pătrunderii din sud. Mai facem o vânătoare liberă, dar nu găsim nimic, doar tancuri și mașini; și focuri, multe focuri pe câmp. Novo-Pavlovka arde și ea. Pe seară, ies iar. De data asta, la Bliznetzi. Acolo unde acum 5–6 zile atacau *Il-2*-urile, azi se duc *Henschel*-urile. Rămân jos cu ele. în spate și mai sus mai sunt vânători,

dar nu știm cine sunt și, pe vremea asta așa de proastă este greu să-i protejezi dacă nu ești foarte aproape. La sol, am aflat că erau „Bâzu" și Dan Scurtu, cu celulele lor, și că ne-au văzut și ei. Îmi scrie mama, mă încurajează, cică la ei toate sunt bune, dar că se gândesc mereu la mine și, dacă mă gândesc bine, chiar au și de ce să fie îngrijorați. Trecem zilnic prin clipe grele. Mă gândesc la cele dragi: Pusy, Lily, Pelagia, Sorana Basarab, Stanca și mai sunt, și mai sunt...

**14 septembrie.** Sunt sub impresia celei de-a treia misiuni, primele două nu contează (o însoțire de *Henschel*-uri cu Serescu, apoi o protecție în zonă) și, în fine, cea de-a treia, care este și cea de-a 13-a a grupului pe ziua de azi, o vânătoare liberă. Am plecat, având-ul coechipier pe adjutantul Florea Iordache (misiunea a doua am făcut-o tot împreună) în sector, la Lozovaia. În stânga noastră, două avioane se zbenguiau cam la aceeași înălțime cu noi, având avantajul de poziție, căci lumina cădea pe noi. Radioul nu merge, clatin din planuri și virez – mai mult o schiță de viraj – spre ei. Florea înțelege și mă urmează strâns, apoi, ca și când n-am văzut nimic, merg înainte, paralel cu ei, luând înălțime. Ne depărtam binișor. Dacă m-au văzut, sunt sigur că ei cred că noi nu i-am văzut. Dacă nu m-au văzut, cu atât mai bine. Viraj scurt și le cad în spate. Acele vitezometrului aleargă pe cadran: 420, 480, 540, 580... Dar și ei pică la fel. Întâi am crezut că fug, dar privind mai bine, văd cum atacă un biet „codoș", un *Fw* de recunoaștere, deși acesta face figuri extraordinare. Salvarea îi vine numai de la noi. Nu avem mai mult de 1 000 de metri și sunt prinși în colimator. Trimit o rafală. *La*-ul meu trage drept în sus, părăsind *Fw*-ul; eu după el, pentru a prinde o poziție bună. Trăgând din nou în urcare, observ pe stânga, aruncând o privire fugară, celălalt *La* și pe Florea după el, ambii în

răsturnare, apoi, preocupat de *La*-ul meu, urc cu el, angajându-ne în manevre scurte, de luptă în viraje. E foarte manevrabil, strânge mai bine virajul și nu-l pot prinde în rafală ca să-l dau jos. Privesc spre locul inițial al luptei și jos, văd o explozie cu flacără mare și mult fum. Pic să văd mai bine ce este. Pe o arătură, urma unei izbituri, apoi mai departe, la 80–100 de metri, un incendiu în care nu se mai cunoaște nimic. Urc iar, de fapt, mă joc cu viața, învârtindu-mă pe sus de unul singur vreme de încă 20 de minute. Mă mai angajez odată cu cinci *La*-uri – este o pâclă infectă! – și încă odată cu altele două, dar fără rezultat. Apoi, mă întorc acasă singur. Și Florea nu mai vine. Raportez tot ce am văzut și se confirmă că explozia era de la avionul lui. L-a văzut observatorul *Fw*-ului. Lipsindu-i pentru redresare câțiva metri, urmărind *La*-ul – mai manevrabil ca el –, a intrat în pământ în partea de jos a buclei de redresare din răsturnare.

**15 septembrie.** Am rămas impresionat de întâmplarea nefericită de ieri, cu moartea lui Florea. Nu spaimă, nu frică, ci necaz, durere... Astăzi, am fost la Uman, la uzina de montaj și reparații, după avioane. Frumușel oraș, cu un minunat parc, cu un teatru frumos, club și tot ce-i trebuie. Cel puțin văzut de sus, este cu adevărat frumos. Aerodromul este acoperit cu iarbă, așa de moale și de bun ca și Tiraspolul. Parcă aterizezi pe un covor! În trecere, vedem și Kirovogradul; mai mare, mai dotat industrial, cu pista betonată, ca la Zaporoje. La Uman, am ocazia să mă sui într-un *Yak*. Este, pe departe, mai grosolan, mai încărcat decât *G*-ul. Mult prea multe manete incomod așezate, rezervoarele din planuri și placajul din care este construit... Nici nu se compară! Un atu în plus ca să-l desfid, fără a-i subestima manevrabilitatea. Totuși, pare mai adunat în jurul unui centru de greutate bine plasat. Mă rog Domnului să am întâlniri

doar cu el și să am avionul meu personal. Dacă s-ar îndrepta timpul ăsta infect! Azi, am venit prin ceață, prin ploaie, în zbor foarte jos la 10–15 metri, și numai după busolă, în care am căpătat o încredere oarbă, am ieșit cu precizie, exact pe aerodrom!

**16 septembrie**. Speranțele de ieri s-au dovedit deșarte: nu se poate zbura. E o mizerie timpul ăsta! Așteptam îndreptarea vremii ca să plecăm la Cherson (Herson). În așteptare, în baracă este o jale!... Plouă prin tavan și e greu de găsit un loc în care să nu pice măcar, dar suntem veseli fiindcă picăturile de ploaie cad mai repede sau mai încet prin diversele spărturi din acoperiș. Unul cu ureche muzicală se distrează, căutând ca din zgomotul lor, în timp ce cad în paharele goale (rămase după șampania *Veuve Clicquot*, de la nemți) să scoată o melodie. Comandantul Grupului 7, căpitanul Dan Scurtu, cânta din acordeon, în așteptarea tancurilor rusești, care mai au cam vreo 30 de kilometri, după socotelile noastre. După cum pare, rezistența germană se va muta pe Nipru, iar de la Zaporoje în jos, pe o linie ce trece pe lângă Mariupol, până la limanul în care se varsă râulețul pe care este așezat orașul.

**17 septembrie**. Puțin, foarte puțin s-a mai îndreptat vremea și, de aceea, cincisprezece avioane decolează pentru Cherson. A fost un drum grozav, ploaie și ceață, uneori până la pământ. Zburăm foarte jos (între 4 și 10 metri), privind lateral prin gemulețul deschis al cabinei, cu giro-orizontul activat pentru cazul în care ar trebui să tragem în sus, în nori, când se va termina complet. Riscăm mereu sau să ne lovim de pământ sau să lovim un pilon de la generatoarele astea ca niște moriști de vânt care apar ici și colo și pe care, din cauza vitezei, nu le-am putut evita. Orbecăind așa, de unul singur, descopăr în

față două avioane cu același cap compas. Intru în formație, plasându-mă mai sus și urmărind numai unul dintre ele, pe cel de la mijloc, cum suntem eșalonați în înălțime. Pe cel de jos nici nu pot să-l mai văd. Era Gavriliu cu coechipierul lui, ceea ce înseamnă că bunii navigatori se întâlnesc pe traseu. Dacă unul dintre ei intră în pământ, trag în sus în plafon și dacă mai apar spărturi, merg până la limită și sar cu parașuta. Dacă ar ști „Chițu" ce gândesc, cred că ar înjura în gând. Și înaintând așa, cu viteză redusă (cam 250 km/oră), prin mizeria asta de vreme, către dreapta, deodată apare o geană de lumină. Virăm scurt și ieșim în plin timp frumos după cca 30 de minute de zbor prin ceață. A fost o ușurare grozavă. Cred că a fost zborul cel mai greu pe care l-am făcut vreodată cu avionul, cel puțin până acum. Aerodromul de la Cherson a fost un fleac de găsit. E mic, dar este destul de bun. Avem ordin să lăsăm avioanele acolo și să ne întoarcem, tot azi, cu un bătrân trimotor *Ju 52*, dar ia *Ju*-ul de unde nu e și, ca de obicei, a trebuit să dormim pe niște paie, într-o baracă ce mirosea a coteț de găini. Mizerie!... Mizerie, dar vrem fapte mari.

**18 septembrie.** Ne-am sculat cu noaptea în cap, am decolat cu *Ju*-ul *52* pentru Dnipropetrovsk aproape pe întuneric și, la 06.00, eram deja acolo. Mai bine că nu am dormit aici, căci, după spusele domnului comandor Negrescu, toată noaptea am fi primit vizite. Pregătim cele zece avioane pentru Melitopol și, cu cățel, cu purcel, la ora 08.30, decolăm toți, trecem prin sector așa, măturându-l în vânătoare liberă, descoperind aproape de Melitopol patru „samalioți". Erau departe și au fugit pe bună dreptate văzând roiul de *G*-uri. E simpatic aici, dar nu vom sta mult și e păcat. Frontul tot dă înapoi, să zicem voit, dar oricum, în ordine nu este. Ies din nou în sector, într-o protecție de *Henschel*-uri, în care poate îi

însoțesc pe Lazăr Munteanu cu oamenii lui, Pukas, Georgescu, Zăbavă, cine vor fi fiind? Atacă insistent, cu mult curaj, uneori ne antrenează și ce mai, parcă Corpul Aerian le știe pe toate! E formidabil cum ard nu numai mici localități, dar câmpuri întregi... Jos este un adevărat infern și fumurile urcă până către 2 000 de metri, din care cauză și vizibilitatea este așa, în perdele; uneori bună, alteori foarte proastă. ACA-ul trage, artileria trage, infanteria trage și ea cu toate armele, trăgătorii fiind culcați cu fața în sus. Mulțumesc Domnului că sunt aviator și că diseară dorm în pijama. Gândul meu se îndreaptă către cei dragi din țară. Nu pot scrie în afara acestor rânduri fugare din lipsă de timp și oboseală, dar important este că sunt mulțumit, fericit, chiar!...

**19 septembrie**. A fost o noapte de pomină și sper ca multă vreme de acum încolo să nu suportăm un alt bombardament aproape continuu. Dacă nu au venit de 20 de ori, n-au venit niciodată! Se spune că sunt din „escadrilele de deranjament", cu piloți femei. Pe aerodrom însă, cu toate parașutele lor luminoase, nu a căzut mai nimic. Totuși, indirect, prin faptul că nu ne lasă să ne odihnim, au un oarecare efect Azi, avem misiuni și toate de protecție ale aviației de asalt. Frontul se apropie la Balșoi-Tokman. În a doua ieșire cu *Henschel*-urile, Costică Lungulescu a fost doborât, se pare de un avion *Airacobra*[35], sau de

[35] Aparat de vânătoare american *P 39*, monoplan, metalic, care venea cu unele soluții neobișnuite pentru acel timp (tren triciclu cu roată de bot, motorul instalat în spatele postului de pilotaj ș.a.). Nu a dat rezultatele scontate în rol de vânător, fiind surclasat de către vânătorii germani *Me 109* și *Fw 190*. Era totuși un avion solid și foarte puternic armat (un tun de 37 mm, care trăgea prin axul elicei, și patru mitraliere de 12,7 mm). Aliații l-au livrat sovieticilor, care l-au întrebuințat ca avion de atac la

altceva, în niciun caz nu au fost *Yak*-uri sau *La*-uri, dar a reușit totuși să prindă liniile noastre. Era din celula de sus, care ne făcea nouă, celor direct din însoțire, protecție înaltă. Aici e activitate, e frumos, dar ce folos că nu putem rămâne mai mult timp! Odată cu decolarea în cea de-a patra misiune, părăsim și Melitopolul pentru a ateriza pe Ghenicesk (Henicesk), port la Marea de Azov, în partea de nord-est a Crimeii. E așezat la capătul unei lungi prelungiri de pământ paralele cu țărmul, în plină stepă, care pare că de aici începe. Rar mi-a fost dat să văd o mizerie mai mare ca aici! În casele prăpădite, părăsite după plecarea populației, care a fost evacuată nu se știe unde, câte un câine - și acesta rar - păzește casele cu pivnițele în care sunt lăsate păsări, mult porumb și apă în speranța că se vor întoarce. Dar nu le vor mai găsi pentru că în oraș au fost cantonate unități de slovaci și nemți, care se aprovizionează cu ele la discreție. În port, o mulțime de vase mici, blocate în Marea de Azov, printre care și câteva românești. Ne bucurăm la vederea Tricolorului, dar este o problemă cum vor ieși de aici. Seara o petrecem cum putem, improvizând ceva ca să nu dormim pe dușumele, în casa puțin ospitalieră. Resimțim lipsa ordonanțelor, care au rămas cu eșalonul rulant. Ce e mai rău, că răbdăm de sete, apa fiind foarte proastă, cu un gust de ouă clocite, pentru că are mult sulf în ea. Aerodromul este numai praf și nisip fin, parcă de clepsidră. Dinspre mare, bate un vânt turbat care, la fiecare decolare, ridică nori de praf.

**20 septembrie**. Noroc că nu ne încetățenim aici (și nu ne pare deloc rău), căci nevoile operative cer să mergem la Novozaporoje, pentru a apăra podul și viaductul

---

sol, rol în care s-a dovedit foarte eficace. U.R.S.S.-ul a avut în dotare atât *P 39 Airacobra* cât și *P 63 Kingkobra*. Ca aspect exterior, acestea se deosebeau foarte puțin.

de acolo. Acestea trebuiesc menținute cu orice preț, în vederea unei retrageri iminente. La 08.30, decolăm într-un nor uriaș de praf, care riscă să înfunde priza compresorului și radiatoarele de răcire a apei și uleiului, pe care le ținem închise chiar dacă temperaturile devin amenințătoare; iar peste 35 de minute, aterizăm pe noul teren. Bine măcar că aici nu e praf; doar un câmp frumos, cu fân în parte necosit, pe care aterizarea e foarte plăcută. În rest, nimic.

Ieșim două celule, eu cu adjutantul stagiar Iosif Moraru, și Puiu Mureșan cu coechipierul lui. Primul care vede patru *Yak*-uri este Moraru, dar și ei ne-au văzut și, după câteva atacuri în unghiuri care nu oferă nicio șansă pentru nimeni, degajează prudent, ca să nu zic că au fugit. Bazați pe asigurările nemților, facem toată ziua misiuni de patrulare în apărarea podului și seara ne trezim fără masă și fără cantonament. După mai multe trambălări cu o mașină, care până la urmă se defectează, ne oprim lângă o șiră de paie, pe care unii o folosesc drept dormitor, petrecându-și aici noaptea. Dacă mă mulțumeam cu atât, încă era bine, dar, căutând o casă, am găsit o cameră la o femeie săracă, care ne-a așternut un pat direct pe pământ, între două uși, lângă cuptorul după care dormeau doi copii tare certați cu apa. Dimineață, parcă eram bătuți, ne dureau toate oasele și capul. Ce bine făceam dacă rămâneam pe șira de paie!

**21 septembrie.** Plec la Cherson cu bunul meu *37* (l-am părăsit la *Verft*[36] pe 33) cu care am făcut mai multe misiuni. Încă merge bine, dar se apropie de sfârșitul de resurse și va trebui schimbat motorul. Aflu vești noi de acolo, dar să vedem cât de adevărate. Șeful Corpului Ae-

---

[36] *Verft*, unitate de întreținere și reparații pentru materialul aeronautic de pe front, la nemți.


Emanoil Ionescu


Dem. Ben. Cârâc

rian, generalul Ermil Gheorghiu, terminându-și stagiul, se reîntoarce în țară, înlocuit fiind de „Pipițu" (generalul Emanoil Ionescu). De acum, la putere va veni la noi partida căpitan Teodoru, pentru că el, Romanescu și „Pipițu" sunt în termeni foarte buni. De altfel, profitând de schimbarea aceasta, poate vom reuși să păstrăm baza la Cherson și să nu iernăm pe Ghenicesk, căci ar fi o adevărată nenorocire. Profităm de ocazia că popota este aici și, după mai multe zile, mai luăm și noi o masă caldă și bună. Bombardamentul și picajul din Immelmann[37] sunt pe Dnipropetrovsk. Rudel se afirmă pe zi ce trece.

De la Escadrila 79, căpitanul Eusebiu Popovici pierde un avion într-o misiune executată fără protecție de vânătoare și un al doilea avion, pilotat de comandantul escadrilei 80, căpitanul Ioan Gheorghe, este lovit de ACA și se zdrobește de pământ. La comanda escadrilei vine căpitanul Dem. Ben. Cârâc[38],

---

[37] *Imelmann*, mai exact *SG 2 Immelmann*, adică Flotila de suport la sol (*Schlachtgeschwader*) numărul 2, cu titlul onorific „Immelmann" (de la Max Immelmann, asul german din Primul Război Mondial). Autorul folosește termenul de „flotilă", echivalentul *Geschwader*-ei germane în aeronautica militară română din al Doilea Război Mondial. O *Geschwader* avea în compunere trei *Gruppen* (grupuri) și fiecare *Gruppe* era compus din trei *Staffeln* (escadrile). O *Staffel* însuma 12–16 avioane de luptă.

[38] Demetriu Benedict Cârâc (1910–1943), la origine ofițer de artilerie, maestru al aviației de bombardament, autorul unor cărți

de care ne leagă frumoase amintiri din 1940, de la Prejba, pe când ne preda observatoria aeriană.

**22 septembrie.** Decolez de dimineață pentru Novozaporoje. Timpul începe să se închidă și întâlnesc ploi locale și porțiuni cu ceață, dar nu mică mi-a fost satisfacție când m-am trezit (spre mirarea mea) peste teren. Navigator, nu glumă! Execut o vânătoare lliberă, dar nu sunt încântat, rușii nu se ridică. Tot degeaba decolez și de două ori în alarmă! După ce înțepenisem legat în avion, am văzut avioane inamice, dar nu le-am putut ajunge. Cred că, prin sistemul acesta, podul nu poate fi apărat dacă rușii ar dori cu tot dinadinsul să-l distrugă, și nici capodopera care este digul Niprului, cu șoseaua de pe el – făcut cu multă trudă, după vreo șase ani, așa cum am aflat de la localnici – nu știu cum va rezista. Până la urmă, cred că tot germanii îl vor distruge, în retragere. De data asta, seara o petrecem ceva mai omenește, într-o casă de coloniști germani. Acum, putem să ne dăm foarte bine seama ce însemnă ca populația din terenul inamic să ne fie favorabilă.

**23 septembrie.** Nu e mare lucru de făcut aici, rușii nu se ridică și, astfel, seara organizăm o masă la care invităm și nemții unei escadrile de vânătoare; asta în replică, pentru că deunăzi, ne-au invitat ei la un coniac și o prăjiturică. Profitând de faptul că o bază de aprovizionare românească, rămasă prea în față, neavând mijloace să se evacueze, eliberează pe bon de mână semnat de oricine hrană, băutură, echipament, tot ce aveau, am organizat o masă pe cinste, jumulind niște gâște (tot

de poezie și proză scurtă. A căzut în misiune, la 1 noiembrie 1943, la Liubimovka, doborât de artileria antiaeriană sovietică pe când ataca în picaj o grupare de tancuri.

pe bon). Partea originală este că neavând pahare, fiecare a primit câte o sticlă de vin din care se bea direct. Ambii comandanți, căpitanul Dan Scurtu și căpitanul neamț (*Hauptman*-ul), au căzut de acord ca pe tot timpul mesei să nu se vorbească de aviație, ci de orice altceva, și cine va călca consemnul, va fi sculat în picioare și obligat să bea o jumătate din sticla de vin. Dar parcă ne puteam abține! „Când l-am prins eu pe ăla din spate, și când i-am tras o rafală!" „Sus, sus!", se auzea dispoziția... „Dă-i drumul" (și eu am vorbit de vreo trei ori). Comandantul Grupului 7, căpitanul Dan Scurtu, ne cânta din acordeon. Țin minte că, la un cântec care îmi plăcea mult (*Dumneata, madam, ești visul visurilor mele*), m-am sculat în picioare, de data asta, neobligat. Am privit lung și am declarat: „Ei, asta m-a dat gata!", relativ la cele trei scrisori pe care le-am primit astăzi din țară, una de la Pelagia (dragoste și gelozie), după care, foarte demn, am părăsit camera. Ducându-mă afară, încercam să mă așez pe o bancă din lateral, fiindcă banca era ridicată în picioare, rezemată de zid pe verticală și, nu știu cum, m-am trezit în patul lui „Chițu", care spune că m-a găsit culcat cu banca în brațe, pe iarbă. Mari prostii mai suntem capabili să facem! Se pare că este nevoie de mai mult control.

**24 septembrie.** Sigur că nu se poate să mă simt bine, dar tot ies într-o misiune, pentru ca ceilalți să nu fie încărcați prea mult. La coborârea din avion, aflăm că iar plecăm la Ghenicesk și, în mai puțin de o oră, suntem în aer ca, după alte 30 de minute, să aterizăm în praful de pe Ghenicesk, la capătul de NE al Crimeii. Camarazii de la asalt, care sunt mai împământeniți, ne primesc bine. În curând, va trebui să vină și grupul de *Stukas*, tot aici, și mă ia groaza de ce praf va fi cu atâtea avioane într-un du-te-vino continuu.

**25 septembrie**. Am fost cazat pentru o noapte la comandamentul asaltului, pe canapea, cu genunchii la gură, dar a fost bine și așa. De la aerodrom se aud rafale de mitralieră și tunuri ușoare. Se văd, pe la 3 000 de metri, două avioane rusești care se zbenguie într-un zbor zigzagat, de recunoaștere. Cred că ne-au reperat, ceea ce aici ei a foarte ușor. De mâine, probabil vor veni să ne viziteze.

La ora 11.35, ieşim într-o protecție de *Stukas*. Am coechipier pe adjutantul stagiar (r) Iosif Moraru. A lucrat la Brașov, la IAR, și în particular a făcut pilotajul din pasiune. Este un foarte bun coechipier și stăpânește bine tehnica pilotajului, Ajunși în zonă, la Balșoi-Tokmak, puțin mai la nord, vedem formațiile de *Stukas* aliniate ca la paradă. Merg minunat băieții ăștia! De altfel, numai formația strânsă le oferea șanse mari de apărare. Sunt peste treizeci, protejate și de alți doi vânători. Noroc însă cu noi patru, căci iată și *Yak*-urile. Celula din fața mea atacă, urmez și eu, atent și la ei, și la *Stukas*-uri, dar tot mă trezesc cu trasoare pe lângă mine, dau picior și înclin, degajând într-o glisadă virată, și văd în spate *Yak*-ul care a tras în mine. După el și foarte aproape venea Moraru care, fără să mă anunțe la radio, încerca să mă degajeze. Trag în sus, cu motorul în plin (mai mult ca o virgulă) și cad în spatele altui *Yak*, de data asta trag eu în el. Din a doua rafală de tun, văd cu satisfacție cum sare o bucată din planul lui drept, urmăresc atent și îl văd cum se întoarce pe spate și intră într-o vrie neregulată. O clipă îmi trece prin cap că poate o face comandat, ca să scape, mimând doborârea, și pic cu el, dar după aproape 2 000 de metri se sfărâmă de pământ, făcând explozie. Face parte din seria care mi-am propus-o pentru Florea Iordache, dar, în fond, mi-a părut rău că nu a sărit cu parașuta și el, ca și alții. Judec ca un „mușchetar", am zice că luptăm din sportivitate, așa, fără ură.

Am primit de la nemți niște cutiuțe de ciocolată. Sunt de mărimea unei cutii de cremă de ghete și au înăuntru două tablete marca *Hildebrand*, foarte bune; pe seama lor circula butada, luată de la ei, probabil: *Vir fligen nicht fur Vaterland, vir fligen nur fur Hildebrand!*[39]

**26 septembrie.** Zi frumoasă, și zic frumoasă, pentru că a fost grea: patru misiuni, cinci ore de zbor, cu trei lupte aeriene aprige, și de o parte, și de alta. În misiunea a doua, o protecție de bombardament în care au fost peste cincizeci de bombardiere germane și române însoțite de doisprezece vânători (șapte români și cinci germani) contra a vreo douăzeci de vânători ruși în atac. Nu pot zice că nu am avut de lucru, dar nu s-au putut apropia de bombardiere.

În misiunea de bombardare a depozitului de muniții de la Tokmatschansk, au participat ca piloți și sublocotenenții Victor Toma (1941) și Dan Stoian (1941). În ultima misiune pe seară, ei m-au surprins. Eram unul contra șapte, dar nu au putut prinde poziții bune de tragere. Am evoluat strâns și tot timpul m-am descurcat. Noroc că *G*-ul meu nu mă face de râs. E minunat avionul acesta, care îmi dă o atât de mare siguranță! O ducem însă cu toții prost cu odihna și, cu tot efortul bietelor ordonanțe, chiar și cu menținerea curățeniei. Două capitole care cam lasă de dorit. După încordarea celor cinci ore de zbor, mă simt lipsit de vlagă. Se aude că, pe 10 noiembrie, Grupul 9 va schimba Grupul 7 Vânătoare. Unde nu dă Dumnezeu!

Pe masa mea, am găsit fotografiile a cinci aerodromuri bolșevice destul de apropiate de front și ale căror terenuri de lucru arătau cam așa: Szemenovka 68554

[39] Nu zburăm pentru patrie, zburăm numai pentru ciocolată! *(lb. germ.)*

(1/300 000), 69 monomotoare și 10 bimotoare, Stulnevo 55834, cu 20 monomotoare (afară, terenul e bombardat, trage ACA-ul greu și, lângă cantonament, cad două bombe), Pologi 68522 cu 31 monomotoare și un bimotor (probabil cel care îi conduce la schimbările de teren, vânătorii lor nu merg singuri – *sâc!)* și Tokmatschansk 1 69722, cu 29 monomotoare, 2 bimotoare și un trimotor. În sfârșit, Tokmatschansk 11 687121 cu 79 monomotoare și un bimotor. Acestea se aflau pe cinci terenuri destul de apropiate. E ceva, nu?, 149 de vânători, pentru două escadrile de vânătoare, cât suntem noi, cu maximum 20 de avioane disponibile în orice moment. Și acum, cu bucurie, mă cufund în citirea unei scrisori de la mama mea dragă. Ce apropiată, ce bună, ce caldă este, săraca! Va da Dumnezeu ca la pace să le pot face – ei și tatei – zilele bune pe care le merită? Zile fără griji, măcar acum, după zbuciumul unei vieți în care ne-au scos la liman în lipsuri și cu abnegație pe noi, copiii lor?

**27 septembrie.** Azi, a fost cea mai mare bătălie aeriană la care am participat. Peste 40 de avioane sovietice în același timp și o mulțime de bombardiere de-ale noastre. La Balșoi-Tokmak a fost lovit un *Ju 88* de către ACA, dar a reușit în aterisajul forțat, să prindă liniile noastre, punându-l pe burtă. A fost o învălmășeală de nedescris, în care fiecare a ratat ocazii peste ocazii. M-am convins că, fără un coechipier foarte bun, nu poți să faci nimic, dar recunosc că e grea și riscantă meseria asta („Chițu" mă întrerupe mereu, râgâind zgomotos din cauza apei acesteia cu miros de ouă clocite. Degeaba îi cer liniște, pe el îl amuză). Și încă ceva demn de semnalat. Am dat peste avioanele acelea curioase despre care unii spun că sunt *Spitfire*. Mai bine-zis, au dat ei peste noi, venind de sus, șapte contra celulei mele, dar contra *G*-ului, dacă nu ne-au surprins, nu au avut ce să

ne facă. Și noi atingem după un picaj mai susținut peste 800 km/oră, suficient pentru a nu se putea apropia la limita de tragere și, în sfârșit, mare bucurie pe mine că a venit, în sfârșit, „Osca" (sublocotenentul Mircea Șenchea), de la Tiraspol, în fruntea a alți nouă „geanabeți". Încet-încet, grupul vine.

**28 septembrie**. În urma ultimei lupte aeriene de ieri, avionul meu a trebuit să intre în reparație și, de aceea, astăzi cam stau. Capota de sub motor, având turnichetul din față deschis, s-a jupuit, răsucindu-se ca tabla unei cutii de conserve deschisă cu cheia. Totuși, am prins un avion liber și am făcut o protecție de bombardament. E de speriat ce de avioane sunt în sector și e curios că rușii nu au în general bombardament, ci numai vânătoare și asalt, foarte multă aviație de vânătoare! M-am suit ca de obicei mai sus, la 6 000 de metri, și, aproape de zona de întâlnire, înainte cu vreo trei minute, am fost silit să angajez o luptă aeriană din care cu greu am scăpat nebumbăcit, coechipierul încasând două proiectile. Noroc că nu erau explozive!

În picaj, zăresc *Ju*-urile, cel din urmă atacat de patru vânători ruși îl scapă Gavriliu cu coechipierul lui foarte bun, adjutantul Bălan. *Ju*-ul avea numărul 133. Cine o fi fost?[40] Trebuie să-i fie recunoscător, căci mai mult ca sigur că nu scăpa. De altfel, în altă misiune, vânătorii ruși au dat unul jos și numai doi din echipaj au sărit cu parașuta. Conducem *Ju*-urile afară din sector și, când să plec, întâlnesc două formațiuni de *Stukas*, peste douăzeci și cinci de avioane protejate numai de doi vânători germani. Mă apropii de ei și, fiindcă aveam și muniție și benzină, mă reîntorc în sector și încingem o bătălie

[40] Dan Stoian *(completare ulterioară, pe textul tipărit de la prima ediție a volumului).*

serioasă de *Yak*-uri, de data asta. Pe cele de sus, care zburau către 5 000 m, nu le-am putut identifica. Ar fi putut fi *Airacobra*, căci prea aveau botul lung și prea erau egale cu noi în viteză, dar au rămas sus și nu le-am putut vedea dacă au tunul central de 37, după care le cunoașteam noi. Un *Yak* cade în flăcări. *Stukas*-urile intră în formația lor defensivă, în cerc. E un iad sub noi de proiectile de toate felurile. Ca de obicei în limita de benzină, mă întorc ultimul acasă, însoțind *Stukas*-urile până la limita de siguranță socotită de noi. „Osca" și-a văzut visul cu ochii, adică a ieșit prima oară pe front și de prima oară, ca și mine, a întâlnit aviația inamică. Ziua de azi, dacă mă gândesc bine, nu a fost prea ușoară. Slavă Domnului, încă ne ținem.

**29 septembrie.** Suntem pacostea acestui nenorocit de orășel. Bieții oameni, dintre puținii care mai rămăseseră, erau liniștiți până ce am venit noi. Azi, au înghițit trei bombardamente, cele mai importante de când am venit. După cum se arată cu parașutele luminoase de afară, nici noaptea asta nu ne vor lăsa în pace. Dar nu-i nimic. Azi, am scos pe front, din eșalonul doi, pe adjutantul Ioniță (Nenicu) și pe adjutatntul Pavel Țurcanu, amândoi băieți foarte de treabă. Ioniță a fost o poezie, cum lua bombardierele și vânătorii noștri drept inamici, întrebându-mă agitat la radio: „Ce facem, domnule sublocotenent? Ce facem?" Iar am întâlnit avioanele acelea diferite de *Yak*-uri și *La*-uri. Unii zic că sunt *Spitfire*[41]. Oricum, au viteza mai mare și silueta mai fină, mai alungită. În cele două ieșiri, am avut întâlniri și sectorul promite să nu ne lase să șomăm. E interesant.

[41] *Supermarine Spitfire*, aparat de vânătoare monoloc, monomotor, cu aripa jos, armat cu 8 mitraliere în aripi. A fost livrat de către englezi Uniunii Sovietice, în timpul războiului.

**30 septembrie**. Chiar foarte interesant! Și azi am angajat două lupte aeriene dintre care cea de-a doua a fost grozavă. Din nou avioanele rusești de ieri - siluetă fină, motor în linie, foarte manevrabile și fug grozav - făceau protecție în zona Balșoi-Tokmak și erau șase bucăți. Am luat înălțime peste ele, la 6 500 m, apoi, fiind sigur că mai sus nu e nimeni lansat, am intrat ultimul în șirul indian pe care îl făceau ele. O bună bucată de timp, înainte de a trage, s-au învârtit fără grijă. Credeau că suntem de-ai lor. De abia la urmă s-a lămurit cel din coadă și, când s-a trezit cu trasoarele tunului și mitralierelor pe lângă el, a degajat în stânga-jos. Nu știu dacă a fost atins, dar nu a mai revenit în formație, deoarece urmarea a fost doi contra cinci în încă trei sau patru atacuri, până la terminarea muniției și, în picaj ușor, după 80 de minute, am revenit spre casă cu becul roșu aprins în limita de benzină (cred că mai aveam opt-zece minute, pentru că, uneori, ține o oră și jumătate). Și azi au venit *Boston*-urile[42] și ne-au bombardat de la înălțime mare. A doua casă de peste drum e făcută praf. Noi nu mai avem geamuri, încolo e bine. Nu știu de unde a adus Nicola, soldatul meu de ordonanță, un iepuraș mic, gri, tare drăguț, și nu știu de ce, dar cred că i-ar face mare plăcere Soranei - viitoarea soție a lui Mircea Basarab - să-l aibă. Îmi amintesc clipele în care în București, cu nasul lipit de o vitrină, se uita la niște iepurași de pluș, de care s-a despărțit foarte greu. Era în preajma Crăciunului de anul trecut. Liană aplecată spre tinerețe. Ce departe par timpurile acelea! O zi are altă dimensiune și, prin asprimea și duritatea ei, capătă preț.

[42] *Douglas A 20 Boston*, bimotor de bombardament mediu, de construcție americană. A fost livrat Uniunii Sovietice de către SUA, în timpul războiului.

**5 octombrie.** S-ar părea că am sărit cinci zile, dar, de fapt, nu fac decât să reiau firul întrerupt prin forța lucrurilor și iată cum: după două misiuni, prima în care am avut o frumoasă luptă aeriană în ziua de 1 octombrie, la ora 16.30, și după mai multe rugăminți pe lângă domnul căpitan Teodoru, capăt aprobarea să plec cu Liviu Mureșan într-o vânătoare liberă. Un timp – o mizerie! Pâclă, vizibilitate foarte proastă, dar cine ne poate opri? Măturăm sectorul (Melitopol–Zaporoje) pentru a-i zgândări, de la un cap la altul și, într-adevăr, la reîntoarcere, spre centrul sectorului, îi găsim și ne angajăm, declanșez atacul pe doi, dar în picaj, văd că erau patru și, în degajarea către în sus, număr șase. Dacă e bal, bal să fie! Doar, asta am căutat, nu? Mă despart de Puiu și nu mă las deloc. Mă lansez în atacuri repetate, cu mari variații de înălțime, un fel de zbor acrobatic de circ. Trag până ce mi se încurcă benzile mitralierelor (frecvent, la evoluții acrobatice) și se blochează tunul și mitraliera din dreapta. Rusul din față, deși nu e atins, se duce spre pământ, vertiginos. E uneori felul lor de a degaja, dar bag de seamă că și în spatele meu e cineva. Întreb prin radio: „Tu ești, Puiule?" Dar, înainte de a termina întrebarea, mă pomenesc cu trasoare roșii pe lângă mine. Degajez în picaj virat spre stânga, ca de obicei, dar întâmplarea face ca radiatorul drept de răcire să fie perforat de un proiectil de tun. Cu o trenă albă de glicol, cu un fum alb și dens după mine, blocând radiatorul (*G*-ul avea posibilitatea să izoleze radiatorul drept de cel stâng și invers, tocmai în asemenea cazuri), pierdusem prea mult din lichidul de răcire în manevrele de degajare și de rupere a luptei înainte de a-l bloca și, în mod sigur, acum temperaturile începeau să crească. Cu soarele în față, spre apus nu se vede chiar nimic în pâcla asta, dar tot va trebui să aterizez undeva. Cobor foarte mult și caut un teren cu intenția de a pune avionul pe roți. Rusul nu m-a urmărit. Trăsese de așa de

departe încât nici nu cred că a realizat că m-a atins. Nu am nici cea mai mică idee dacă am trecut sau nu liniile, urme de explozii sunt peste tot. În sfârşit, văd un câmp cu o siluetă de bombardier pe el şi mi-am zis că terenul trebuie să fie bun, odată ce a mai fost încercat şi de alţii, şi scot trenul venind pe pantă cu o viteză foarte mică. Ghinion! Jamba stângă nu se zăvoreşte, becul roşu avertizor rămâne aprins. Mă trec sudorile, căci acum e cum nu se poate mai rău, cu o roată afară şi una înăuntru. Motorul e supraîncălzit. Miroase a gripaj, înălţimea scade îngrijorător. Nu mai am timp. Mai e o ultimă soluţie: „glisada". Dau picior, pendulând avionul dintr-o parte în alta şi, într-adevăr, curentul de aer zăvorâşte trenul şi becul verde se aprinde. Era şi cazul, căci aproape în acelaşi timp, iau contact cu pământul. Trag la marginea unei liziere de pomi şi tai contactul. Pe deasupra mea sunt trageri de artilerie în ambele sensuri, încă nu ştiu unde sunt. Părăsesc avionul şi mă duc în pâlcul de pomi, urmărind să văd cine vine la avion. Şi, spre uşurarea mea, vine o maşină cu *W* pe ea, de la *Wehrmacht*. Sunt la nemţi. Sunt aterizat aproape de poziţiile de artilerie germane, în timpul unei canonade de contrabaterie. Aterizasem pe roţi aproape de localitatea Mihailovka, ocupată de germani, în care, cu organizarea lor impecabilă, primesc pentru noapte o cameră de dormit în care găsesc apă, lighean, săpun, prosop, până şi lama de ras, şi asta în imediata apropiere a frontului, într-o localitate în care evacuarea e chestie de zile. A doua zi, încerc, întocmai amiralului Byrd, de care îmi aduc aminte, o convorbire radio, numai cu ajutorul acumulatorului de bord, cu băieţii care treceau în misiune şi pe care îi aud în cască foarte bine. Încercau şi ei să cheme din când în când: „Alo, 2b! Unde eşti, 2b? Răspunde, dacă ne auzi!" Dar emisia mea nu a mers. Nu m-a auzit nimeni şi speranţa scădea din ce în ce odată ce scădea şi curentul din

acumulator. Aștept toată ziua fără rezultat, încercând să iau legătura cu cei ce mă căutau, folosind telefoanele artileriștilor și încercând să prind baza. De subliniat minunata comportare a nemților, care mi-au făcut toate înlesnirile. De-abia în ziua de 2 sosește un *Fieseler Storch*[43] german, care avea misiunea să caute avioanele căzute la noi, pentru a lua piloții, și mă duce tocmai la Balșoia-Kostromka, la un aerodrom de *Stukas* din apropierea acestei localități, unde este o unitate din Flotila „Immelman", din care face parte și Rudel, vestitul vânător de tancuri, la care am mai petrecut o noapte. Aici m-au copleșit cu atențiile lor. Cu mașina la scară pentru mers la cantonament, cu portiera deschisă de conducător, care apoi trecea la volan prin fața mașinii, luându-și locul lui (și era ofițer), iar la masă, la locul de cinste, după anunțul *Ein Kamerad notgelandet*[44] sau cam așa ceva, în dreapta comandantului și în uniforme frumoase, iar eu cam jerpelit, îmi venea să intru în pământ de rușine

[43] Avionul german de legătură și recunoaștere *Fi 156 Storch* (Barza) conceput de către Gerhard Fieseler, pilot de vânătoare cu 22 de victorii în Primul Război Mondial și celebru acrobat aerian în perioada interbelică. *Storch*-ul era un aparat ușor, cu aripa sus și trenul înalt, neescamotabil. A fost primul aparat cu decolare–aterizare scurtă din istoria mondială a aeronauticii. Putea fi „smuls" la decolare după 25 de metri și „pus" pe teren în 15 metri. Două dintre isprăvile celebre în care a fost implicat au fost răpirea lui Mussolini din închisoarea de pe Grand Sasso, de către comandoul lui Otto Skorzeny, și transportarea la post a ultimului comandant al *Luftwaffe*, generalul-colonel Ritter von Greim; pilotul *Storch*-ului a fost căpitanul aviator Hanna Reitsch (1912–1979), celebră aviatoare germană, care a aterizat și a decolat de pe o autostradă aflată sub tirul tancurilor sovietice. *Fi 156* s-a aflat și în dotarea aviației române, în timpul celui deal Doilea Război Mondial. Piloții români îl porecliseră „Bărzoiu".

[44] Un camarad aterizat forțat (*lb. germ.*).

(plecasem pentru o oră jumătate de zbor, în combinezon). În fine, la 4 octombrie, vine *Taifun*-ul[45] cu domnul căpitan [Alexandru] Şerbănescu pe care văzându-l, am răsuflat uşurat. Nu mai puteam suporta politeţea nemţilor, care mă sufoca. De acolo, am plecat la bază, la Cherson, unde nici nu se simte războiul şi unde fusesem dat dispărut, iar azi, 5 octombrie, în fine, am plecat cu *9b* la băieţi, înapoi la Ghenicesk. Mare bucurie pentru revedere. Se lasă cu şampanie şi îmi spun că pierduseră speranţa, auzind ceva foarte slab din ceea ce am transmis, dar au crezut că am aterizat la ruşi şi mă căutau aproape de linia frontului, la ei. În lipsa mea, au mai suportat câteva bombardamente pe care le-am pierdut, chiar şi acum e unul, dar nu mai impresionează pe nimeni.

**6 octombrie**. Nu mă mai opresc de pe drumuri, de parcă nu m-am învăţat minte. Plec cu un *Ju 52* la Nikolaiev. Zburam foarte jos şi, în drum, văd pe jos plutoane româneşti spre Cherson. Sunt din Divizia 24, care va apăra litoralul aici. De la Nikolaiev, cu un *IAR 38* la Uman, pe Bug în sus, trec de Pervomaisk. Acolo, Bugul e ca un pârâu. În escala de la Nikolaiev, am vorbit cu băieţii de la *Ju 88*. Tocmai am mai avut o pierdere: pe bietul Vlaiculescu. Era cu *Ju*-ul care a căzut a doua zi după aterizajul meu forţat. Priveam de jos, de la Mihailovka, şi am văzut avionul lui, cu dâra de fum de la radiator – sau de la motor? – picând spre linii. Din echipajul de patru, doi au scăpat şi doi au murit. El de-abia venise din concediu; bietul Piter! Viorica, frumoasa blondă de la Braşov, va avea pentru el un gând bun? Au fost buni prieteni, acolo eram perechi, perechi. Ce timpuri! Cocuţa se va mai fi

[45] Avion de turism german, *Me 108 Taifun* (*Messerschmitt*), aflat în dotarea aviaţiei militare române ca avion curier. Era un aparat monomotor, metalic, cu aripa jos şi patru locuri.

gândind la mine? De la Uman, plec cu alt avion direct înapoi, la Cherson, unde sunt minunat primit de către domnul comandor Ion Negrescu, care îmi adresează pe un ton călduros câteva cuvinte calde și urări de bine. Mă simt excelent și aș face orice ca să nu-l dezamăgesc.

**7 octombrie.** Tot Cherson! Toată ziua o petrec stând lângă avion. În locul lui „2b" l-am vopsit „12b" pe cel nou, pe care l-am adus ieri de la Uman. Acum, iar am avion! Vine generalul în inspecție. „Pipițu" e foarte drăguț cu noi, vânătorii. Este însoțit de comandorul cu o stea[46] Davidescu, fostul nostru comandant de la școala de ofițeri de aviație de la Cotroceni, care și el ne vorbește frumos. Ținuta lui este îngrijită și impunătoare, ca a unui englez stilat. Din această cauză, era poreclit „Davidson". La masa care urmează, se remarcă (mi se pare că am mai spus-o undeva) mersul de regină al rusoaicei care ne servește. Are o splendidă statură, un splendid mers ce impune. În fine, aici reușesc și eu să dorm o noapte cu adevărat liniștită. Nu mi se mai pare normal așa ceva.

**8 octombrie.** Decolez pentru Ghenicesk. Aici nu-mi mai place. E prea multă mizerie, orașul părăsit e făcut praf și e aproape pustiu. Intrăm prin case și curți ca la noi acasă. Ordonanțele ne-au mobilat camerele cu ce au găsit mai bun. La ei au un ceas cu cuc, care îi amuză grozav. Mă mir, că la ruși e o raritate. Pe o plită de sobă, fierbe un samovar uriaș. Trai nineacă! De abia fac două ieșiri și „12b" merge prost, „sparge nuci" - expre-

---

[46] Gradul intermediar în armata română a vremii, ca și colonelul cu o stea, desemnând ofițerul cu gradul respectiv, dar care a susținut și trecut examenul de general, momentan aflându-se în așteptarea avansării în corpul generalilor.

sie consacrată când motorul dă trepidaje intermitente și zgomotoase și sună pe două voci, ca un bimotor prost sincronizat. Pompa de benzină, desigur, și motorul nerodat. Toate cele noi fac cam la fel și, după 10–15 ore, se potolesc și, dacă nu a ieșit între timp o bielă prin carter, atunci, către sfârșitul resursei, aproape de 100 de ore, merge „uns", dar noi știm că e cântecul de lebădă, că e gata să ne lase. Am ieșit pentru prima oară cu *Stukas*-urile românești și am picat odată cu ele. Obiectiv a fost un sat de peste limanul de la Melitopol. Nu am observat activitate în el. Pare părăsit și nici vânătoarea rusă nu ne-a deranjat.

**9 octombrie.** O plimbare cu *Taifun*-ul la amicii de la *Stukas*. Îl revăd după atâta timp pe Păsărică. Se plânge că ieri nu i-am apărat așa de bine ca cehii în sud, de unde vin ei. Se pare că au pierdut o „știukă", dar recunoaște că nu e în întregime vina noastră, ci și a lor, că nu merg totdeauna în formație strânsă, ba uneori se și răzlețește câte unul și, inevitabil, e doborât. La Melitopol, rușii presează strașnic și au mai înaintat puțin, cu toată opoziția nemților. *Henschel*-urile noastre au fost chemate astăzi să iasă în forță. Unul, nu știu care, nu s-a mai întors.

**10 octombrie.** Zi nefastă, grea și dureroasă. Azi am avut, ca niciodată, patru avioane doborâte de la noi. Căpitanul Șerbănescu și adjutantul Nicoară, șef și coechipier, au fost doborâți, dar au scăpat amândoi. Nicoară, lovit în eleroane și venind dinspre uscat spre mare, nu a mai putut vira și a trebuit să aterizeze drept înainte, pe mare (de fapt, a amerizat). Noroc că aici, în Marea de Azov, pe kilometri întregi spre larg, adâncimea nu trece de trei sau patru metri, așa că avionul s-a dus rapid la fund, dar urcat pe cabină, Nicoară era jumătate în apă, jumătate afară, așa că a fost văzut și recuperat,

rămânând doar cu spaima. Mai rău e de bietul Liviu Mureșan, despre care nu se mai știe altceva decât că a fost lăsat în încleștarea luptei aeriene. Dispărut e și coechipierul lui Neacșu Romeo, dar nu am pierdut de tot speranțele. În altă ordine de idei, sunt chemat la Tiraspol, la intervenția, cred, a „Îngerașului" (comandorul Niculae Ștefănescu), care mă ține ca pe unul dintre bunii lui piloți. După spusele lui Popescu-Ciocănel, Corpul Aerian a aprobat ca să vin să mă odihnesc la Tiraspol ca să nu mă piardă acum pentru grup, pentru că mai târziu vor avea probabil nevoie mai mare de mine. Chestia asta mă măgulește într-o oarecare măsură, dar, în același timp, mă pune într-o lumină nu tocmai plăcută față de ceilalți și chiar și față de domnul comandor Negrescu, la a cărui părere țin foarte mult. Ar putea crede că sunt un „învârtit". Am protestat violent și am cerut să rămân mai departe aici, așa că nu poate fi vorba de aranjamente. Cred că a lucrat cineva pentru mine, fără să-l rog.

**12 octombrie**. Vântul a sporit înspăimântător în intensitate și, pe la ora 10.00, a trebuit să întrerupem zborul. O mare de praf plutește peste tot terenul. Ar trebui să folosim avioane pregătite pentru lupta în deșert, cum am văzut unul, cu filtru la compresor. În cele două ieșiri pe care le-am făcut până la ora 10.00, nu am întâlnit nimic. Din cauza timpului, nici rușii nu ies azi. E seară. Cu „Chițu" și cu Mircea Șenchea jucăm un poker pe țigări, bomboane și ciocolată. Prin geamul spart, cu tot oblonul de lemn închis, șuieră vântul în mii de tonuri, micile lumânări de campanie pâlpâie și de abia reușesc să gonească puțin întunericul din odaie. Aici e plăcut. Prin camera de alături, ordonanțele au făcut focul în soba oarbă, cu tizicul găsit în curtea imobilului ai cărui proprietari suntem. În mizeria de aici, gândurile se îndreaptă spre țară, spre cei dragi, spre soarta războ-

lului care e cam în cumpănă (și de victorie începem să ne cam îndoim după atâtea retrageri strategice).

A început timpul prost. Încă nu plouă, dar cerul e complet acoperit și bate un vânt foarte rece de la nord. Plafonul e la 500–600 de metri și norii fug în succesiuni grăbite. Totuși, facem o ieșire și în sudul sectorului, chiar la limanul Melitopolului, întâlnim asaltul rus însoțit de vânătoare. O luptă interesantă și oarecum particulară. Fiecare zbura la plafon și, întocmai ca peștii zburători, schimbau de mediu când erau încolțiți. Intram în nori în viraj pe dreapta și în nor imediat shimbam pe stânga, ieșind din plafon. Un fel de joc de-a v-ați ascunselea și, deși se realizau surprize, nu au fost doborâri. De la Puiu, nicio veste! Am primit pentru el o scrisoare de la mama lui care, săraca, încă nu știe nimic.

**13 octombrie.** Același vânt turbat. Noi, vânătorii, am putea zbura, dar priza de aer a compresorului absoarbe nisipul fin și am riscat înfundări sau chiar ruperi, așa că tehnicii ne sfătuiesc să stăm cuminți. Cu Mircea și „Chițu", împreună, ducem o viață de pensionari (așa ne-o închipuim). Afară e frig bine, dar în casă, soba oarbă dă o căldură plăcută, care te moleșește, și la masă, pui fripți luați de ordonanțe din cine știe ce pivniță sau coteț părăsit. Numai că rușii înaintează, înaintează... Au ajuns în sud la 6 kilometri de Achimovka și Melitopolul e ocupat în parte. Va fi părăsit, poate chiar azi. În același sector în care noi avem două divizii de infanterie – una română și una germană –, ei au un corp blindat, o brigadă motorizată și cinci divizii de infanterie. Azi, asaltul a ieșit singur și au avut o luptă aeriană cu *Yak*-uri, și mai sus au fost și alte avioane rusești. Săracii! Sunt de admirat, dar și de compătimit.

Suntem blocați la sol și *Henschel*-urile și *Ju*-urile ies în sector fără însoțire de vânătoare. Sublocotenentul Dan Stoian (1941) este ciuruit de *La*-uri și observatorul,

sublocotenentul Eugen Trandaf (1941), rănit. Ei ajung totuși pe terenul de bază (Nikolaiev), salvați din întâmplare de doi vânători germani decolați de pe alt teren.

**14 octombrie.** Nu se mai poate face mai nimic. E prea rău timpul. Ne vizitează din nou „Pipițu". Este de admirat. Tot timpul umblă în talie, oricât ar fi de frig, și se interesează de tot și de toate. De la Tiraspol, vine primul eșalon al Grupului 9. Începe schimbarea Grupului 7. De la Puiu Mureșan, nicio veste! Asta pentru că a mai venit câte o scrisoare pentru el și de la mama lui, și de la Puica (logodnica).

**15 octombrie.** Asupra plecării mele, generalul a hotărât: să facă cum vrea, și natural, că am rămas aici. în orice caz am fost pus în situația de a alege și socotesc că asta e o mare cinste. Timp mizerabil. Numai asaltul e chemat să lucreze în orice condiții. Situația frontului e foarte grea și numai ei pot ieși cu un oarecare efect. Se pare că au pierdut totuși patru avioane.

**16 octombrie.** Plictiseală și iar plictiseală. Suntem siliți să stăm în cortul „finlandez" (o construcție rotundă, din placaj, îngropată mai mult de doi metri în pământ, al cărei acoperiș conic, turtit, iese afară; la mijloc are o sobă cu coșul scos prin centru, pe jos paie, și în formă de raze, cu picioarele spre sobă și cu capul spre pereți, stau culcați piloții; o singură ieșire ne aduce la suprafață și oricât de frig ar fi afară, mai ales pe viscol, în interior este plăcut), construcție care măcar ne apără, la atacul aerodromului, de proiectile și de schije. Unii joacă rummy, însă majoritatea se gândesc fie la lupte, fie acasă.

A venit iar *IAR*-ul *38* curier al lui Filiuță și ne-a adus scrisori și ziare, motiv de bucurii pentru unii și de tristețe pentru alții. Nu sunt lămurit încă asupra mea ce vreau,

ce urmăresc, dar dacă vreau să mă afirm, atunci aici îmi este locul. De ce trag de departe? Sunt oare fricos? În înțelesul cuvântului poate că da, dar comparativ cu ceilalți, hotărât lucru că nu și, totuși, nu sunt mulțumit de mine. Am să încerc să risc mai mult, dar oare am dreptul? Nu este, dacă mă gândesc mai bine, o bravadă ieftină? Sunt nelămuriri care mă frământă clipă de clipă, în zilele acestea de inactivitate.

**17 octombrie**. Jucăm cărți pe ciocolată și țigări. Nimic de făcut.

**18 octombrie**. Timp prost, plictiseală și o oarecare neliniște în ceea ce privește situația frontului. Se pare că le merge mai bine rușilor pe ceața asta. în plus încă o teamă din cauza partizanilor. După ora 17.30 e periculos să mergi pe stradă și când se face întuneric, nu mai mergem pe trotuare ci pe mijlocul străzii și cu pistoalele încărcate, cu piedica ridicată gata de tragere. în curând, mâine, poimâine iar ne mutăm, dar nu se știe încă unde va fi noul teren.

**19 octombrie**. Vizitez din nou portul. Este formidabil de dărâmat. Sunt case cărora le recunoaștem doar locul după fundația pe care au fost. Terenul de zbor e moale, moale de tot dar timpul parcă s-ar mai îndrepta. Mâine, plecăm pe Novozaporoje 10 avioane. Situația acolo este destul de critică. Rușii au creat două capete de pod, învăluind sectorul central, care rezistă. Să sperăm că vom sta numai câteva zile acolo. Pentru iarnă, ar fi bine în Crimeea, (dacă Crimeea nu va fi tăiată), la Djankoi, unde au fost *80*-urile. Să vedem!

**20 octombrie**. Bunăvoință pentru plecare avem, pentru că ne-am făcut bagajele și ne-am dus la aerodrom

(10 inși), ca să decolăm pentru gura lupului, dar..., e un dar, terenul foarte moale nu permite decolarea și plafonul este cam la 60 de metri. Așa că, fără prea mare regret, ne întoarcem acasă, în casa cu biblioteca ei, cu tot felul de cărți, dintre care unele foarte bune, originale și traduceri din clasicii francezi și englezi. Cine o fi stat aici? Se vede că mai sunt cetățeni cu o viață intelectuală destul de complexă. Dar să trecem peste asta; dacă nu ar exista și aici două fețe, două laturi, probabil că existența comunismului ne-ar pune pe gânduri. Dar așa...

**21 octombrie.** O patrulă face o ieșire și dau de ruși. În sectorul lor e senin, la noi e ploaie și timp prost. Parcă ne pedepsește Dumnezeu! De la nord, frontul a fost împins spre Krivoi Rog (60 km) și noi, probabil, că mâine, tot o să ne ducem la Novozaporoje. În sudul extrem au debarcat în Crimeea, ocupând Feodosia. Adio Djankoi pentru iarnă! Cum nici că se putea mai bine. Ce or fi având de gând nemții?! Să nu mai poată, într-adevăr, sau să fie prima retragere a lui Rommel? Înclin pentru prima variantă. Rămâne de văzut în zilele următoare. Azi, am primit scrisori de acasă și, toți trei sublocotenenții - eu, „Osca" și „Chițu" - râdem de mamele noastre cu „venitul acasă"... Ele, săracele, atâta-și doresc!

**22 octombrie.** În fine, reușesc să mai zbor. O alarmă în care rușii se pierd în timpul prost și o însoțire de *Ju 88* în care, într-o minunată luptă aeriană, reușim să-i degajăm, și încă o alarmă cu decolare târzie, împotriva *Il-2*-urilor, care folosesc timpul prost și scapă. În ieșirea a doua, un *Airacobra* scapă pentru că, de data asta, aștept prea mult și, când cu viteză mare trec pe lângă el, mă vede și încearcă să tragă, dar e prea târziu... sunt departe și... înapoi la *Ju*-uri. Tunul lui de 37 scuipă rar un foc neconvingător, nu se mai întoarce.

**23 octombrie.** Încă două ieșiri: o însoțire de *Henschel*-uri, coechipier la căpitanul Șerbănescu și o însoțire de *Stukas*, la fel, cu Șerbănescu, adică. Luptă aeriană cu două *Yak*-uri. Trei inși tragem pe rând într-unul și îl doborâm. Milu, care zboară în celula a doua, trage în al doilea și îl doboară. Dar nu a fost o luptă aeriană grozavă, așa cum îmi place mie. Pur și simplu, au fost surpinși și au căzut la primul atac. De la Tiraspol a venit jumătate din Grupul 9. Grupul 7 e pe ducă. Cred, de altfel, că lor le cam ajunge și au rămas și cu avioane cam puține. De la *Ju 88*, căpitanul Dem. Ben. Cârâc, comandantul Escadrilei 80, aterizează la inamic, în teren necunoscut, asumându-și riscuri enorme, și recuperarea echipajului altui avion doborât în spatele frontului; un gest sublim, de care știam că sunt capabili numai cei din Grupul 8 Asalt, de la *Henschel*-urile ale căror bimotoare se pretează mai ușor la astfel de acțiuni riscante.

**24 octombrie.** Trupa și maiștrii Grupului 7 au plecat în țară. Schimbarea grupurilor se desăvârșește încetul cu încetul. Au mai rămas însă piloții. A venit și Leu Romanescu. De data asta, mi-a fost nespus de simpatic, poate prin felul prietenos în care și-a arătat mulțumirea, felicitându-mă pentru modul în care m-am purtat aici. Mi-a spus că a auzit numai lucruri bune despre mine și mi-a urat succes și mult, mult noroc. În orice caz, fără să fiu prea modest, m-am simțit foarte bine. A venit și comandantul escadrilei mele de baștină, căpitanul Bozero. Cred că de azi înainte o să lucrăm în cu totul alte condiții. Aflu că Titi Papia este comandantul transmisiunilor de aici și mă bucur.

**25 octombrie.** Iar povestea veche, cu alarmă generală. Azi-noapte la 12.00, scoală-te, fă repede bagajele și la aerodrom, cu tot calabalâcul, pentru că „rușii au spart

frontul la sud de Melitopol și o coloană blindată puternică înaintează vertiginos" (sunt vorbele domnului comandor Negrescu). Dar nu vine niciun ordin de nicăieri, așa că rămânem pe loc. Pe la 09.30, suportăm un atac la sol al aerodromului cu *Il-2*-uri și *Yak*-uri. Cam de sus și fără efect. Totuși, spectaculos pentru cei noi veniți de la Grupul 9, care văd pentru prima oară așa ceva. Situația avioanelor e foarte proastă. Aici avem trei disponibile și dincolo, la Feodorovka, încă trei, dar tehnicienii lucrează pe capete. Adjutantul Bălan este dat dispărut, Șenchea – care a împrumutat avionul meu – nu mai dă semne de viață. Probabil că o duce bine dincolo, pe terenul ocupat de *Stukas*.

**26 octombrie**. În fine, frontul a fost spart și aici, și în zona nord Melitopol au înaintat cam 40 de kilometri. Execut două misiuni, ambele însoțiri de *Ju 88*. În cea de-a doua am avut o frumoasă luptă aeriană cu șase *Yak*-uri, care ar fi vrut să ajungă la bombardiere. Picăm în evoluții strânse, cu mari diferențe de altitudine, din care cauză pe unul l-a scăpat Dumnezeu, pentru că nu mi-a mai mers armamentul (benzile încurcate în acrobație) într-o poziție din care nu mai avea scăpare, dar la *Ju*-uri nu au ajuns.

Și Șenchea, într-o însoțire de *Stukas*, a avut cea mai grea luptă aeriană. Erau numai doi contra unui roi de 18–20 de *Yak*-uri. *Stukas*-urile au intrat în cercul lor defensiv, apărându-se unul pe altul, și rușii nu puteau trage decât pe tangentă, cu șanse mici. Nu au reușit să doboare nimic.

*Ju*-ul *88* nr. (?), din Escadrila 80 – pilotat de locotenentul Ion Ionescu („Țiganu"), observator locotenentul Marinescu, RTF Șerbănescu și sergentul trăgător N. Grigore – este lovit de ACA la obiectiv. Cu un motor lovit și cu celălalt incendiat se apropie de liniile noastre, ob-

servatorul și radiotelegrafistul reușesc să sară: unul prin trapa de sus, care rămâne deschisă, celălalt pe jos. Pe sub burtă se desprinde un plan, cu motor cu tot, și pilotul cu trăgătorul nu mai pot sări, intrând într-o evoluție necontrolată. De abia când cedează parbrizul, pilotul este smuls de curentul de aer prin trapa de sus și trăgătorul, agățându-se de picioarele lui, este tras și el afară. Parașutele se deschid și prind liniile noastre (trăgătorul avea să-și piardă viața mult mai târziu, pe Frontul de Vest, într-una dintre ultimile misiuni ale războiului).

**27 octombrie.** În lupta aeriană de ieri, Mircea Șenchea a dat jos un *Yak*. I-a venit confirmarea de la *Stukas* și, în învălmășeala aceea, nici nu a băgat de seamă, ca să-l declare. De altfel, nici nu știe în câți a tras și pe care i-a lovit, așa de mare era disproporția! Azi, facem o ieșire, tot în însoțire de *Stukas*, la Achimovka. De data asta, nu am fost stingheriți... rușii lipsind de la întâlnire. Observ că spărtura frontului s-a lărgit și, de altfel, nici noi nu vom mai sta mult pe aici, căci au început nemții să pună „purcelele"[47] la buncărele de pe aerodrom, pentru a le arunca în aer la plecare. De admirat cât sunt de meticuloși și insistenți. Nu știu, zău, cum se vor termina toate retragerile acestea „strategice". Sunt mulțumit că mi-am făcut iarăși avionul meu personal și am cu ce ieși în continuare.

**28 octombrie.** Șerbănescu mă solicită coechipier într-o însoțire de *Stukas*. Sunt zece bucăți în două formații de câte cinci. Prima urcă deasupra plafonului cu spărturi, cea de-a doua rămâne dedesupt. Undeva, departe, văd vânătoarea rusă și sunt foarte mulțumit că am văzut-o primul. Sunt cinci *Yak*-uri pe care nu le lăsăm să se

[47] Bombe de 250 de kilograme, în argoul timpului.

apropie, angajându-le în luptă. Fiind coechipier, nu pot face mare lucru. Şerbănescu are unul probabil doborât. La întoarcere la teren, primim ordinul de deplasare pe Chaplynka. Era şi timpul!

Pe seară, aproape pe întuneric, execut cu *G 2*-ul aterizaje în teren necunoscut. De abia al doilea este Chaplynka. Printre căpiţe de fân şi din direcţii diferite, ăsta e un câmp de aterizare! Nici urmă de aerodrom. E de mirare că nu s-a produs niciun accident, şi e un frig!... În sat, fiecare ne aranjăm cum putem. Cei trei sublocotenenţi – eu, Mircea şi „Chiţu" – rămânem la un tătar. Nu ne miră, suntem în plină stepă Nogai, tătarul are obiceiuri dubioase, iar eu şi cu „Chiţu", de abia aşteptăm să se facă ziuă, ca să ne mutăm în altă parte.

**29 octombrie.** O ştergem la nişte cetăţeni care ni se par mai cumsecade, au privirile mai bune. Pe ce puţin lucru trebuie să ne bazăm! În cameră e un singur pat şi Mircea insistă să stea cu mine. Protestez vehement, starea lui de curăţenie e în culpă, el se simte insultat, dar nu avem ce face. Pe perete, la pat, e un covor mare, viu colorat, cu un han-tătar răsturnat pe spate lângă o stâncă, priveşte marea, parcă pe gânduri, la brâu are două pistoale şi la şold un iatagan. Compoziţia e de un gust îndoielnic. Mircea îi scrie Liei (una dintre numeroasele lui logodnice). Cu misiunile stăm prost, de data asta nu avem benzină, ne-au depăşit evenimentele şi frontul înaintează, înaintează mereu, nu m-aş mira ca în curând să fim pe Bug. Iar am operat o retragere strategică.

**30 octombrie.** O singură ieşire cu *Henschel*-urile, mai mult din curiozitate, ca să vedem adevărata situaţie a frontului. În sud e neschimbată, dar în nord au spart şi înaintează în mare viteză. Către ora 13.00, ocupau Askania-Nova. Ce or fi făcând animalele de la grădina

zoologică de acolo? Vedem girafe, zebre și dromaderi, libere pe câmp. La ora 15.00, îi semnalăm aproape de Chaplynka, deci nu mai e timp. În grabă, evacuarea la Cherson; nu mai spun cu ce peripeții am plecat și cum am făcut escala asta. De-abia aterizat, coborând din cabină, mă trezesc strigat: „Fakirum!". Era Helmut Lipfert[48], fostul nostru instructor pentru trecere pe *G*-u, de la Tiraspol, cu care m-am simțit așa de bine și de care m-am despărțit ca prieteni. Venea din Crimeea și acum avea cam 43 de victorii. Dar nici aici nu rămânem. Sărim pe Nikolaiev, la frații de bombardament (*Ju 88*). Ce bine o duc ăștia departe de inamic: liniște, camere frumoase, cu fotografii de femei tăiate din reviste și prinse pe pereți, masă bună!... Revoltător ce bine o duc aici! Dorm în patul lui Goe Dobrescu. Legenda spune că cine doarme în el, nu-i merge bine, dar eu am să dezmint legenda aceasta. Port cu mine fotografia mamei, cu dedicația ei de când am plecat pe front, și zodia vărsătorului de apă ne va ocroti pe amândoi. Goe se află în turneu, de aceea e patul liber. A căzut pe undeva printre linii, dar a dat semn de viață. E la noi și va veni el cumva, cândva.


Helmut Lipfert

**31 octombrie.** De la Nikolaiev, după mica panică de ieri de la Chaplynka, înapoi la Cherson. Dracul nu e chiar așa de negru, după cum părea! În nord, mai ales la Krivoi Rog, nemții au realizat o încercuire, gâtuind pătrunderea.

[48] Helmut Lipfert (1916–1990), as al aviației germane din al Doilea Război Mondial, creditat cu 203 victorii pe Frontul de Est, instructorul care i-a trecut pe piloții români din Grupul 9 Vânătoare (Tiraspol, 1943) pe aparatul *Bf 109*.

În schimb, în sud, rușii au ocupat Pericopul, tăind Crimeea de continent. La grup e puțină brambureală, nu prea fac bieții nemți mare lucru cu noi. Lipfert are 280 de misiuni și e nostim, mă strigă „Fakir! Ce faci, Fakir?" Plănuim să facem o ieșire împreună.

**1 noiembrie.** Mi se încredințează una dintre cele mai importante misiuni ale zilei. Este vorba de o recunoaștere în zbor razant pentru a descoperi trupele române din Diviziile 24 și 4 Munte, care riscă să fie încercuite în sectorul SE Chaplynka–Petrovka. Le găsesc într-adevăr și le arunc un mesaj lestat, cu ultima situație a frontului, indicându-le direcția de deplasare cea mai indicată și, eventual, direcția de atac cea mai favorabilă pentru a nu fi încercuite complet, că mergând la întâmplare, spre vest, intră direct în brațele rușilor. Aspectul lor e dezolant. Înghesuiți în căruțe fără șir, pare o retragere în panică. Le arunc și o hartă toaletată, luată de la asalt, de la *Henschel*-uri, pe care este indicată modificarea direcției de retragere, pentru a avea șansele cele mai mari să scape. În continuare, fac un zbor de recunoaștere la Pericop, unde am dat de o concentrare grozavă de mijloace automecanizate rusești. Crimeea este într-adevăr tăiată de restul continentului. La bază primesc de acasă primul pachet și multe alte vești bune, cuprinse într-o scrisoare caldă. Mă gândesc cu ce plăcere a făcut mama prăjiturelele. În pachet sunt și două căciuli de blană de la mama lui Mircea, pentru noi doi (bietele mame, vor să ne ocrotească mereu!). A căzut și Nelu Prislopeanu. Grupul lor de *Stukas*, comandat de locotenent-colonelul Galeno Francisc, în care Prislopeanu era comandant de escadrilă, fusese citat prin ordin de zi pe armată, de mareșalul Antonescu, pentru cum au acționat atât în Cuban, cât mai ales pe Mius. Escadrila 80, din Grupul 5 Bombardament, își pierde comandantul, pe căpitanul aviator

Dem. Ben. Cârâc. Avionul lui explodează în aer, cu întregul echipaj (observator fiind locotenentul Boian). Pulverizat, avionul cade în teritoriul inamic. ACA sau sabotaj, nu vom ști niciodată. Căpitanul Cârâc a fost o personalitate deosebită, cu un umor deosebit, publicist, versifica cu ușurință catrene specifice, definitorii, care a reușit în scurta trecere prin aviație să impună deviza de „cârâc"[49] tuturor celor veniți din alte arme. Ce puțin a pâlpâit flacăra destinului său! Doar trei ani, din toamna lui '40, de la Preajba, și până azi, 1 noiembrie 1943...

**2 noiembrie.** Vânătoare liberă într-un sector în care rușii - de mirare! - nu apar. Probabil că sunt și ei ca și noi, în schimbare de teren. *Henschel*-urile sunt solicitate din plin și au avut acțiuni minunate: trei piloți căzuți în linii au fost salvați de camarazii lor, care au aterizat și i-au luat, cu tot riscul la care se expuneau. Cinste lor! A venit din nou domnul ministru Jienescu. Am fost chemat special să stăm de vorbă, dar eu nu mă simt prea bine în prezența mărimilor. Probabil că domnul comandor Negrescu mi-a făcut o prezentare frumoasă, văd că ține cu adevărat mult la mine. L-am întâlnit și pe Nicu Șerbănescu. Face parte din Divizia 4, pe care am îndrumat-o ieri. Au scăpat și se regrupează aici, în satul acesta de lângă Cherson, dar sunt demoralizați. Parcă ar avea soarta italienilor de la Stalingrad (cei care au scăpat). În misiunea de recunoaștere de azi, după vânătoarea liberă, la reîntoarcere în razmot, am trecut peste trupe rusești. Veneau spre Cherson, împrăștiați pe zeci de kilometri, călări, pe jos, peste câmp, întocmai barbarilor!

---

[49] Provenit din altă armă, dar evidențiindu-se în mod deosebit, căpitanul Dem. Ben. Cârâc a reușit să devină un reper de profesionalism pentru toți ceilalți ofițeri sosiți în aviație din afara armei, care erau porecliți în glumă, de acum înainte, „cârâci".

**3 noiembrie**. Timp prost, nu se poate zbura. În schimb, se pot face propuneri la decorații. Îmi pare că am fost propus la Virtutea Aeronautică clasa Crucea de aur. Situația frontului se îmbunătățește la Krivoi Rog și se înrăutățește aici, la Cherson. Deja, Niprul e sub bătaia artileriei rusești, peste apă, dincoace nu mai pot trece, pe puținele poduri rămase, decât oameni pe jos. Căruțele și caii au rămas dincolo, ca și la Don, ca și la Doneț. Unii încearcă să treacă cu caii înot, nu se îndură să-i lase dincolo. Și o mulțime de armament a rămas dincolo, și multe alte materiale, din care cauză au avut loc și unele incidente cu nemții. Cei din Divizia 4 Vânători de Munte primesc din nou arme (cei ce nu le mai au) și se regrupează aici.

**4 noiembrie**. Din ce în ce mai rău. În marginea satului, bate artileria rusă. Avioanele dubioase le-am evacuat la Nikolaiev. Au plecat și ultimele trupe din sat. Am rămas numai noi. Pe malul stâng sunt hoardele rusești și pe malul drept nu mai e nimic. *Harașo*! L-am căutat pe Nicu Șerbănescu, dar în fierberea de aici nu l-am mai găsit. Ce înseamnă viața! Bieții Dem. Ben. Cârâc și Nelu Prislopeanu erau așa de încrezători, de veseli și astăzi... nu mai sunt! În noaptea asta, facem cuie și la propriu, și la figurat. Ne desparte doar apa și, dacă vin partizanii, nu au nimic, dar absolut nimic în față. Nemții se retrag. Groaznic! Asta nu mai e retragere strategică pe linii dinainte stabilite, cum sună comunicatele...

**5 noiembrie**. După recunoașterea de azi-dimineață, am mai căpătat o oarecare încredere, văzând multe baterii de artilerie ușoară, împreună cu posturi de luptă, în malul stâncos al Niprului. Podurile sunt încă intacte și dincolo încă mai există un cap de pod german, deși e foarte restrâns. În altă ordine de idei, am văzut propu-

nerea pentru decorare pe care mi-a făcut-o domnul comandor Ion Negrescu, cu următoarea motivare: „Admirabil și brav luptător, a susținut cu un curaj legendar, numeroase lupte aeriene, totdeauna cu un inamic superior, reușind să doboare în flăcări." Frumoasă chestie! Mă bucură faptul și totodată mă întristează, întrucât cuvintele încep să se infiltreze, gâdilându-mă plăcut. Înseamnă că sunt pe cale să-mi pierd echilibrul sufletesc și asta mă descumpănește, poate chiar mă doare.

**6 noiembrie.** Ziua Miei, logodnica lui „Osca", pe care acesta o sărbătorește cu o risipă groaznică, parcă ar da un banchet neronian (un litru de vin, o cutie de ciocolată, un pachețel de pâine prăjită). Cadrul – o cameră de țară cu pământ pe jos, înghesuială din cauza celor trei paturi pentru cei trei sublocotenenți. Începutul chefului: ora 17.30; sfârșitul chefului: ora 17.45. Toți zac în nesimțire din cauza festinului pantagruelic. Dacă ar ști Mia!

Situația s-a stabilizat puțin prin intrarea în acțiune a Armatei a 4-a germane (unde or fi fost până acum?).

**7 noiembrie.** Din ce în ce mai aproape bat tunurile. Mai la nord și mai la sud, rușii au trecut Niprul, stabilind două capete de pod, dar au fost lichidați pentru că erau cu efective mici. Pe neașteptate, primim de la Corpul Aerian ordinul de deplasare pe Nikolaiev. Cred că era și timpul, prea ne simțeam singuri aici. Pentru piloți e treabă ușoară. Mai greu e pentru Remus (locotenentul Remus Marin), cu eșalonul rulant, și pentru Țiganu (locotenentul mecanic Serghie Țiganu), bravii noștri ofițeri mecanici. Trebuie să îmbarce tot calabalâcul – scule și piese de schimb, cazarmament, arme și muniții, aparatura radio – într-un talmeș-balmeș organizat, cu trupa ciorchine pe mașini și, de obicei, cu alt eșalon rulant al Asaltului pentru într-ajutorare. La Grupul 5 Bombardament, care ne

găzduiește la Nikolaiev, o viață de basm, mai bine ca în țară. Se miră de noi că ne mulțumim cu atât de puțin, cât ne pot oferi fără să-i stingherim prea mult. Dar noi ce am mai putea pretinde, oare, față de trecutul nu prea îndepărtat? Mereu am trăit un provizorat incert în imediata apropiere a liniei frontului.

**8 noiembrie**. Ziua Regelui. Un gând bun. Ce povară apasă pe umerii lui! Și e mai tânăr decât noi! Stăm în clădirile minunate ale prietenilor de la Grupul 5, dar e înghesuială mare, pentru că ei încă nu pleacă și noi nu ne putem desfășura ca lumea. Un timp mizerabil și, de pe lacul care înconjoară aerodromul, vine o ceață rece. La radio vorbește Hitler, cu o încredere care ar trebui să ne risipească îndoielile. Omul acesta trebuie să creadă în ceva și nu mă împac cu gândul că am putea fi învinși, deși situația frontului, începând cu Stalingradul, arată că am pierdut inițiativa. Rostovul a căzut și, până la Nistru, nu mai sunt în linie dreaptă decât 230 de kilometri. Mircea a primit o scrisoare de la Eta, logodnica lui Puiu Mureșan, îl roagă să se intereseze de Puiu, dar unde? Biata fată!... Mai devreme sau mai târziu se va resemna ea.

**9 noiembrie**. Vizităm portul. În jurul lui, orașul Sodomei fumegă. De jur împrejur, lucruri care te depășesc fără să te subjuge. Ce concepții constructive! Ce stil! Oraș de termite. Îl întâlnesc și pe Nicu Comandiru (comandorul Iosifescu), schimbăm câteva cuvinte despre cei din țară, cunoștințe comune.

**10 noiembrie**. Din cauza timpului prost, colindăm prin bazar. Sărăcie lucie, de nedescris; de neînchipuit ce se poate oferi la vânzare!... Lucruri de nimic, care ar trebui aruncate, dar care mai dau o umbră de speranță prăpădiților de aici. Populația civilă este de-a dreptul înfo-

metată și fără resurse de niciun fel. În altă ordine de idei, *Henkel*-ul *111* cu care a plecat comandorul Nicu Iosifescu, pilotat chiar de el, cu șapte oameni la bord, a căzut la 40 de kilometri de Nikolaiev, în drum spre țară, angajat în ceață. De neînțeles pentru un bombardier dotat pentru zbor instrumental și pilotat de un pilot de o asemenea valoare! Au murit cu toții, și în avion era și colegul nostru de promoție, locotenentul Vasile Taraza, care avea o permisie de cinci zile și nu a vrut să scape ocazia, pentru a câștiga timp. Când te trage ața, orice ai face, nu scapi! Este al 26-lea din promoție care cade, după ultimele statistici, și mă gândesc mai ales la biata coana Netuța, soția comandorului, care îl aștepta de foarte multă vreme. După Stalingrad, comandase grupul mixt, de pe Tacinskaia, cu tot ce se mai putuse aduna din aviația română, și au lucrat apoi la un loc cu nemții, poate în Udet[50].

**11 noiembrie.** În sfârșit, ne-am instalat, pot să răsuflu ușurat puțin, am timp să gândesc și să scriu mai mult. Stăm în marile clădiri ale corpului inginerilor din

[50] Este vorba despre *Jagd Geschwader* nr. 3 „Udet", Flotila de vânătoare nr. 3, denumită onorific „Udet", după numele asului german de vânătoare Ernst Udet (n. 1896), cu 62 de victorii aeriene în Primul Război Mondial. Udet s-a sinucis în noiembrie 1941. În luna martie 1943, la propunerea germanilor, personalul navigant al Grupului 7 Vânătoare român, atunci dotat cu *Me 109E*, a fost încadrat în această unitate de elită germană. Comandantul acestui grup a fost locotenent-comandorul Radu Gheorghe, iar comandanții celor trei escadrile din componența grupului au fost căpitanul Al. Șerbănescu (Escadrila 57 Vânătoare), locotenentul Teodor Greceanu (Escadrila 56 Vânătoare) și locotenentul Nicu Polizu (Escadrila 58 Vânătoare). Piloții grupului au luptat în uniforme românești, avioanele *Me 109 G4* din dotarea lor purtând, de asemenea, însemnele românești. La 10 iunie 1943, Grupul 7 Vânătoare a revenit la Corpul Aerian Român.

Nikolaiev, clădiri din piatră și cărămidă roșie, netencuite, ca mai toate clădirile de stat, și ne-am aranjat interioarele care mai de care mai drăguț, cu poze tăiate din reviste și cu fel de fel de inscripții pe pereți. Accidentul de ieri deja a intrat în uitare, viața trece pe deasupra ca o apă domoală.

**12 noiembrie.** Zile de trai, vreme urâtă, care ne face să ne mulțumim doar cu clipa prezentă. În stepa Nogai (parcă în Sadoveanu apar tătarii Nogai), în plină ofensivă, sunt două grupuri de armate sovietice, unul cu trei armate și celălalt cu două, în total cinci. La Nikopol, trei divizii germane, la Cherson una și la Ber (trecătoare) încă una, disproporția e grozavă și nu știu dacă se mai poate face ceva.

**13 noiembrie.** Ploaie diluviană, stăm în cantonament, nu are rost să mergem la teren.

**14 noiembrie.** După ploaia de ieri, nu credeam că se poate zbura, dar ca să ne facem datoria, am plecat la aerodrom și, surpriză... ordin de decolare în însoțire de *Ju 88*. Terenul este impracticabil, noroi și porțiuni întregi sunt încă sub apă, alternând cu porțiuni de uscat. S-a găsit o soluție și anume să decolăm de pe un culoar al pistei de zbor. Nu ar fi fost nimic, dar culoarul este îngust și, mai ales, nu este degajat. Pe o parte, perpendicular pe el, sunt așezate avioane în rând, unul după altul și de toate felurile. Trebuie o decolare sfoară. Să spun drept, mă cam temeam oarecum cu „furătura" *G*-ului pe stânga[51].

[51] Datorită cuplului motor, al efectului giroscopic al elicei și trenului foarte îngust, *Me 109* avea tendința de a se abate spre stânga în timpul rulajului la decolare, pilotul trebuind să corecteze această tendință de a „fura", a aparatului, cu ajutorul palonierului.

De altfel, au și fost accidente: Panduru, ieșind ușor pe stânga, a prins cu planul trenurile de aterizare ale unor avioane care după el se lăsau domoale, pe brânci; noroc că nu au fost incendii! Găsim bombardierele urcate la 5 500 m și, la înălțimea asta, nu e prea cald nici în toiul verii. Cam trepidez, cu tot costumul meu. Au bombardat localitatea Kopani, la marginea „petei galbene"[52] de pe Nipru, locuri bine cunoscute de noi. De la Cherson spre Est e o vizibilitate extraordinară. Se vede de la înălțimea asta până departe conturul istmului Crimeei cu Pericopul și Gheniceskul, pe Marea de Azov.

**15 noiembrie.** Am primit de acasă, de la sora mea, o scrisoare: de abia mă așteaptă să vin în permisie. Dar la noi plouă, plouă mereu. Facem toți trei, adică eu, Mircea și „Chițu", planuri pentru concediu. Hotărâm cu toții să petrecem o săptămână de schi, la Predeal, în munții cu amintiri, la Forban, la cabana băncii, la cabana vânătorilor. Peste tot unde am dus-o așa de bine la cursul de schi cu locotenentul Marinescu, de la vânători. Stăm în jurul sobei, cu ochii ațintiți în jeratic. Afară e așa de urât și gândurile zboară departe, departe, întocmai lăstunilor.

**16 noiembrie.** Ne facem datoria de a merge la aerodrom, dar fără a putea interveni în vreo misiune. Nicio categorie de aviație nu se ridică datorită ceței persistente. Se revarsă de pe limanul Bugului, ca o imensă perdea care acoperă totul. Frontul, așa cum este azi (pe ultima hartă), pare stabilizat. La Nikopol, capul de pod german rezistă, cu toată greutatea aprovizionării, care se face numai cu containere aruncate cu parașute, în

[52] Zonă de dune, deșertică, foarte vizibilă din aer, care constituia un foarte bun punct de reper pentru navigație, deci „punct de reper" și pentru Ion Dobran și coechipierii săi.

clipele în care se prind spărturi în plafon, iar la Cherson pare că s-a câștigat un minimum de teren. Ni se citește un buletin informativ în care patru soldați români, prizonieri la ruși, asistă la executarea a douăzeci de soldați germani, după care „scapă" din prizonierat. Este o metodă foarte periculoasă și nu trebuie să uităm Stalingradul, unde cei executați erau aleși după curățenia palmelor. Soarta ofițerilor, mai ales, e pecetluită.


„Pusy" Orășanu

**17 noiembrie.** I-am scris lui Pusy cea de-a doua scrisoare, o pologhie lungă, lungă. Să vedem ce îmi va răspunde după ce o va primi. Cred că acum încep să vreau ca Pusy să-mi fie soție. Depinde și de ea, dar mai ales de „Herr" profesor Orășanu, dacă vor fi de aceeași părere cu mine. În orice caz, sunt hotărât ca, în '44, să mă căsătoresc. Douăzeci și cinci de ani cred că este vârsta cea mai potrivită pentru o căsătorie.

**18–20 noiembrie.** Vreme infectă. Nicio categorie nu poate zbura și trupele terestre rămân fără sprijin. Pentru noi – inactivitate; deci, ca de obicei, enervare. De fapt, eram de mult convins că nu e bine să stai fără a face ceva. Prea mult mă năpădesc gândurile și în relații devin meschin, iar în conversații mușcător, mai mult decât ironic, chiar rău, și asta mă întristează. Doar Mircea, cu copilăriile lui, mai schimbă atmosfera.

**21 noiembrie.** Tot urât. Plafon minim, vânt și ploaie, dar încercăm o misiune. În față se vede cu greu; lăsăm gemulețul lateral de la cabină deschis. Cele șase avioane pentru protecția *Henschel*-urilor se îndreaptă spre Balșo-

ia-Kostromka. Printre ele se putea să nu fiu și eu? Nu de alta, însă este o localitate cu amintiri plăcute și plecăm cu elan. Dar suntem siliți să facem cale întoarsă; ceața coboară până în pământ. Ar fi fost o nebunie să se insiste și ne-am întors. Și așa orientarea și aterizarea pun mari probleme. Noroc că avem un antrenament care ne permite să ne jucăm cu avionul acesta extraordinar de bine gândit.

**22 noiembrie.** Nu ne lăsăm deloc. Insistăm pentru aceeași misiune, deși la noi este încă foarte închis, dar reușim să spargem cu bine zonele acoperite, ajungând pe terenul *Stukas*-urilor (vecin cu *Henschel*-urile), facem o singură vânătoare liberă și la Krivoi Rog dăm de ruși, angajându-ne în lupta aeriană la joasă înălțime cu șase sau șapte *Yak*-uri care zburau cam tot în roi, fără o formație închegată. Nu am prins o poziție bună decât din față, încrucișându-ne cam la câțiva metri unul de altul, așa că am avut ocazia să vedem că nu mai sunt verzi deasupra, ca până acum, ci cenușii. Deștepți tâmpiții! Pentru toamnă, este un camuflaj minunat.

**23–25 noiembrie.** Vremea nu ne lasă să zburăm și, în capul de pod de la Cherson, rușii au spart frontul. Numai Asaltul e chemat să lucreze în orice condiții, pentru a încerca să zăvorască pătrunderea.

**26 noiembrie.** Deși este ceață, facem o ieșire pe Nipru, la Berizlav, la un pod de vase. Sunt cu Șerbănescu, îl anunț că văd o formație de *Il-2*-uri, pe care le ajungem, dar nu putem doborî nici unul. La teren, vine comandantul Grupului 9, căpitanul N. Ștefănescu și, luându-mă deoparte, îmi spune: „Rău ai făcut că nu ai venit în refacere, eu m-am gândit să-ți fac un bine și tu ai interpretat altfel..." Vine și generalul în vizită. „Pipițu" se poartă admirabil cu noi, piloții; dar, de fapt, nu noi ducem greul?

Ne anunță că ne-a aprobat și decorațiile – Coroana României și Steaua României – și ne-a mai dat și două barete la Virtutea Aeronautică. Este foarte apropiat de noi și peste tot ni s-a creat o atmosferă favorabilă nouă, celor trei sublocotenenți nedespărțiți. De altfel, același lucru se întâmplă și pe la flotilă dacă Leu Romanescu devine inspectorul Vânătorii, cum se aude. Nu ne mai temem de nimic, avem deschise toate drumurile. Frontul staționează și e bine, așa măcar azi nu a mai dat înapoi. Mi-a scris Lily două scrisori foarte drăguțe, așa, din inimă. Va trebui să-i răspund, deși nu vreau să o încurajez.

**27 noiembrie.** Aflu că e sâmbătă și e sfârșit de săptămână. De fapt, nici nu știm când începe și nici când se termină săptămâna. Noroc cu jurnalul, că ține loc de răboj. Am avionul indisponibil și toată ziua mă învârt pe lângă mecanici. Grupul trimite celule în sector, una din ele întâlnește și doboară două avioane rusești la Nikopol, unde este activitatea susținută a rușilor pentru lichidarea capului de pod german prin care se face retragerea a ceea ce se mai poate. *Il*-urile și *Yak*-urile atacă în valuri și e păcat că, din cauza timpului, nu putem susține așa cum se cuvine bietele trupe terestre.

**28 noiembrie.** Încă o deplasare pe terenul de la Kostromka, dar așa cum se face la noi, terenul nu are nici benzină, nici ulei și nici glicol. Dar să nu anticipez. Am plecat cu Șerbănescu în însoțire de *Ju 88*, obiectiv de bombardat Rubanovka. Sosim cam cu mult înaintea lor în sector și asta nu e bine, deoarece le dăm ocazia rușilor să bănuiască ceva. Urcaserăm la 6 000 de metri și, în urma noastră, straturile de aer, tulburate, condensau vaporii de apă în trene imense, asemănătoare cozilor de cometă. De data asta, sunt șef de celulă și aud în cască un mesaj de la coechipierul lui Șerbănescu, care este Mucenica:

„Alo, alo, aici Mucenica! Am luat foc!" Mențin legătura până la pământ. Spre norocul lui, închizând benzina, focul s-a stins și a aterizat pe burtă la Gavrilovka, vizavi de Balșoia-Lepetika, pe malul Niprului, în partea noastră. Între timp, *Ju*-urile au bombardat și noi avem o încăierare cu *Yak*-uri. Rămânem în sector și nu le mai însoțim. La întoarcere, unul dintre *Ju*-uri pare că a fost totuși atins. Ultimul mesaj de la Mucenica a fost că va lua parașuta și aparatul de radio și va veni la bază cu mijloace de ocazie. M-a impresionat anunțul lui calm și lapidar. Un mare caracter într-un mare pilot! Aterizăm pe Kostromka, la *Henschel*-uri, dar nici ei nu au benzină și trebuie să așteptăm o cisternă, care vine într-un târziu și pe care o asediem, ca să ne alimentăm primii. Noi, piloții, ne îndreptăm încet spre cortul finlandez care ne servește de adăpost când, deodată, văd un avion care trece ca fulgerul în zbor razant, pe deasupra noastră, trăgând cu toate armele de bord. De abia am timp să mă trântesc pe burtă acolo unde sunt, că dispare! Era un *Yak*! Cu un curaj de invidiat a realizat surpriza, incendiind un avion de asalt *Henschel 129*. Mai facem o ieșire cu *Henschel*-urile. De data asta, după ce am aterizăm, ne controlăm avioanele. Suntem iarăși atacați de 12 *Yak*-uri! Primul atac fusese doar o recunoaștere. Terenul de lucru e slab apărat și suntem surprinși în câmp deschis, departe de adăposturi. Suntem totuși norocoși, căci cel mai insistent, care virează de două ori și trece peste linia noastră de avioane, ori e prea jos, ori nu-i funcționează armamentul. Culcați pe aripă, în lungul ei și apărați de motor, așteptăm ploaia de trasoare. În scurtul timp dintre cele două treceri ne mutăm de partea cealaltă a motorului, de pe aripa stângă pe aripa dreaptă,


Ioan Mucenica

socotind că motorul ne va apăra chiar și împotriva unui proiectil de tun. Rezultatul: un *Henschel* și un *Ju 52*, găurite bine. În același timp, spre ghinionul lor, vin la aterizare *Stukas*-urile, care se întorc din misiune. Două se ciocnesc în aer și explodează în flăcări. Ce ghinion! Cu toate că au trecut în mare viteză, *Yak*-urile erau așa de jos, că se distingeau până și figurile piloților. Rețin două numere pe care le-am văzut foarte bine: 9 și 22.

Mai facem o vânătoare liberă, dar nu dăm de ei; se mulțumesc probabil cu surpriza de la teren. Ziua de astăzi a fost pasionantă și am bravat moartea cu curaj. Seara, în compensație, Lolea se arată drăguță. Viață, nu?


Günther Rall

**29 noiembrie.** Ieri, era și Rall[53] pe terenul de la Apostolovo; așteptăm cu toții să-l ajungă la victorii pe Nowotny[54]. Azi nu zburăm, de altfel nici nu e nimic de făcut, sunt convins că în condițiile în care lucrăm noi nu se poate face mare treabă cu doborâri la întâmplare. Nemții împing în față bunii trăgători și bunii piloți,

[53] Günther Rall (1918–2009), as al aviației germane, cu 275 de victorii aeriene până la finele războiului, pe locul al treilea per total, mai târziu, în anii Războiului Rece, șeful Forțelor Aeriene ale Germaniei de Vest, cu gradul de general-locotenent.

[54] Walter Nowotny (1920–1944), fiul unui ofițer de căi ferate de origine austriacă, as al *Luftwaffe*, creditat cu 258 de victorii aeriene, dintre care 255 obținute numai pe Frontul de Est. Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar, Săbii și Diamante (octombrie 1943). Din septembrie 1944, era liderul așa-zisului *Kommando Nowotny*, care opera noul *Messerschmitt Me 262*. Nu se știe cu precizie dacă a fost doborât în duelul cu aviația americană, din 8 noiembrie 1944, sau a căzut accidental, pilotând *Me*-ul *262* aflat la acea dată încă în probe.

dându-le comenzile în care pot să se afirme. La noi, comenzile sunt în funcție de vechime. Or, ce poate spune numai vechimea? Aflăm că pleacă Ștefănescu. Păcat! Era un om care ne cunoștea și ne prețuia. Ținea mult la mine. Aș fi avut în el un sprijin bun. Dar nu e nimic. Se poate, mergând pe aceeași linie de conduită, să fiu considerat tot așa de îngeraș de oricine.

**30 noiembrie.** Nu am noroc și pace. În ieșirea făcută cu Șerbănescu, nu am întâlnit decât un biet „codoș" (*Focke-Wulf*-ul bifuzelat) care făcea reglaje de artilerie. Cum am plecat spre casă, cum au venit *Il-2*-urile și *Yak*-urile în atac la sol, la Cherson! Totuși dacă mai ține timpul bun, nu se poate să nu pice aici ceva, căci din contraatacurile terestre germane, rușii vor fi siliți să aducă aviația pentru a le stăvili. Deja s-au instalat foarte aproape pe terenurile de la Chaplynka și Askania-Nova. Păcat însă că actualul meu avion *12b* începe să dea semne de oboseală și nu mai merge așa cum trebuie, dar... merge încă. De vor mai veni *G-uri 6* de la Uman, am să iau unul și am să-l țin ca pe *2b* și *12b*. Judecând după activitatea de aici, nu mă simt deloc mulțumit. Sunt prea puține realizări, mai mult în proiecții. După cele 99 de misiuni în care am schimbat deja trei avioane, randamentul... Nu mă pot mulțumi ca alții, care au reușit numai să nu fie doborâți și le ajunge. Azi, s-a mai rupt un *G*-u, din greșeală de pilotaj, la decolarea de pe culoarul care ne servește drept pistă. O figură pe care am mai văzut-o: spectaculoasă și extrem de periculoasă în același timp. A intrat sub un *Ju 52* retezându-i o jambă și *Ju*-ul s-a lăsat pe *G*-u, fiindcă la începutul decolării nu avea viteză mare.

**1–3 decembrie.** Iată-ne intrați și în decembrie. Ne-a prins luna aceasta așa cum ne așteptam, de altfel, cu ploi interminabile, cu burniță, cu ceață, cu plafon de multe

ori zero. Condiții deosebit de grele pentru monomotorul acesta așa de pretențios. Nu se poate zbura și, ca de obicei, asta ne face să fim nervoși, închiși și certăreți, de-a dreptul acri unii cu alții. Așteptăm vești din țară, dar din aceleași cauze, și veștile vin rar. De s-ar isprăvi odată chestia asta! Nu am crezut niciodată că am să spun așa ceva...

**4–7 decembrie.** Misiunile se lasă așteptate, ploi și iar ploi interminabile. Comandorul Negrescu ține nespus de mult la noi, cei trei, adică eu, Mircea și „Chițu". Pentru cei veniți întâi, concediul plutește în aer și nu am putea spune că nu ne bucurăm.

**8 decembrie.** S-au aprobat 20 de zile, dar..., este un dar; mâine, este o misiune grea cu *Ju*-urile[55], la Skadovsk, cam 30 de minute de zbor în spatele liniilor. Dacă nu era concediul, nu ar fi fost nimic. Se fac bancuri, gen: „Cum stați cu limba rusă?" Cu Mircea stabilim un plan în caz de pană de motor. Să încercăm să ne luăm unul pe altul din teritoriul inamic sau rămânem amândoi acolo.

**9 decembrie.** Cerul este complet acoperit și *Ju*-urile nu pot bombarda, așa că misiunea se anulează. N-am spune că suntem dezamăgiți. E un Dumnezeu pe undeva. Și concediul, deși e aprobat, se mai întârzie puțin, pentru că domnul general vrea să ne înmâneze și câte o decorație înainte de plecare, probabil „Coroana României". Nu mă grăbesc; cu cât plec mai târziu, cu atât mai bine. Tot nu se zboară prea mult cât lipsesc eu și cea de-a 100-a misiune se lasă așteptată.

---

[55] Autorul desemnează prin *Ju*-uri avioanele de la bombardamentul greu, care erau bimotoarele *Junkers 88*, iar atunci când vorbește de *Ju 87*, le menționează ca *Stukas*-uri.

## *Anul 1944*

**1 ianuarie.** Concediul – venit fără să-l cer – nu mi-a adus decât mici bucurii. Scoaterile din ritm te nemulțumesc. Acum, după ce a trecut, privind retrospectiv, văd că, de fapt, toate speranțele au fost înșelate. Sunt din nou la Tiraspol, înainte de la pleca la Tighina, în căutarea amintirilor. De la București mi-a rămas seara petrecută cu Maricica. Tinerețe, tinerețe, cu ce puțin poți să te mulțumești! Și mi-a rămas întâlnirea cu Andrei din spital, cu piciorul tăiat, cel mai bun ridicător la volei – un spiriduș acum imobilizat pe viață! – și revolta lui Costin, cu mâna amputată. Și ce încrezători și plini de viață erau, și cum alege soarta! Sfântul Ion la Tiraspol și Tighina – o noapte rusească, cu Raia, Vera și Tamara, micuța Tamara. Oare, cât e de când am părăsit-o? Doar o jumătate de an? Ca și cu Poly. Apoi, o zi cu prietenii de la bombardament, Chifulescu[56] și Petruș Alexiu. Iată-mă la Nikolaiev, după o mică întârziere, dat și lipsă la apel. Dar Katia și Lusia compensează necazul.


Florea Chifulescu

[56] Florea Chifulescu (1903–1966), adjutant, ulterior ofițer de echipaj clasa a III-a, redutabil maestru al manșei la bombardament greu, primul pilot salvat cu parașuta din istoria aviației române.

**2–10 ianuarie.** Cu *Ju*-ul *52* zburăm spre Lepetika, noul teren de lucru, pe linia Nikolaiev–Apostolovo, cam la 90 de kilometri NNE. De-abia debarc din *Ju*, că și sunt trimis în misiune, în prima vânătoare liberă a zilei; și timpul e destul de prost. Avem doar 800 de metri și zburăm la plafon. Adjutantul (r) Pomuț, coechipierul, ține strâns. În zonă nu găsim nimic și atunci intrăm mai mult la ei. Și tocmai la sfârșitul misiunii, în viraj ușor pe stânga, pentru că mergeam șerpuit, văd șase *Yak*-uri țâșnind din față și dreapta (poziție ora 02.00)[57], virez ușor dreapta și le fac față, trăgând în același timp și eu, și ei și, după ce ne depășim, virez strâns stânga, peste umăr, pentru a le cădea în spate. Între timp, Pomuț, care era, după cum am aflat mai târziu, la prima lui misiune după campania de la Odessa, a continuat virajul inițial stânga, luându-i pe ruși din spate. După câteva secunde, văd avionul lui în vrie. Are numărul 33 și execută o vrie plată, foarte largă. Să se fi angajat în viraj strâns, în limita de viteză? Oricum, la contactul cu pământul face explozie! Toți suntem sub 1 000 de metri. „La ora 10.55, aproape de capul de pod Nikopol, adjutantul aviator în rezervă Constantin Pomuț a căzut în luptă aeriană." Sunt cuvintele pe care le-am spus comandantului grupului, locotenent-comandorul Niculae Ștefănescu, salutând cu mâna tremurândă și abia stăpânindu-mi lacrimile. Pomuț îmi era drag, pentru că era cinstit și mă privea drept în ochi. Nu trebuia formată o astfel de celulă în condițiile acelea de timp.

[57] După așa-zisul „cod al ceasului" întrebuințat de către aviatorii de vânătoare din al Doilea Război Mondial – dar nu numai de ei, ci și de tanchiști – de pildă, direcția de unde venea inamicul sau direcția pe care era văzut inamicul fiind indicată cu ajutorul cifrelor ceasului, considerându-se că formația sau avionul amic se află în centrul cadranului.

Pe seară, plec în însoțirea a trei *Ju 88* cu boturi roșii (din Escadrila 79). Întâlnire la Vasilevka, NNE Apostolovo, sector est Kirovograd. Îi însoțim la obiectiv în încrucișări largi, în spate și mai sus. Țin o formație strânsă cu Nenicu (adjutantul Ioniță), coechipierul meu. Avem sarcină ușoară. Până la obiectiv, nimic de remarcat în afară de reacția ACA-ului, care caută să ne încadreze, dar exploziile rămân mai jos. Pentru orice eventualitate, ne ridicăm mai mult cu câteva sute de metri, evoluând în S-uri largi. La întoarcere, văd cum din motorul drept al unui *Ju 88* iese fum. La circa 45 de kilometri de front, pare că motorul a luat foc de-a binelea. Îl urmărim cu atenție; coboară, coboară și aterizează forțat, pe burtă, într-o arătură, dar oricum sunt în teritoriul nostru. Razmotăm cu viteza mică de două ori și observ că cei patru din echipaj au ieșit pe plan și fac semne cu mâinile. Toți sunt teferi. Seara, aflu că avionul era pilotat de adjutantul Chifulescu, cel de la Tighina și Tiraspol, întâlnit cu două zile mai înainte. Ce înseamnă viața omului! Ce puțin lucru poate fi! Dar mă bucur de felul exemplar în care i-am escortat, primind mulțumirile grupului lor.

**11 ianuarie**. De dimineață părea că este imposibil de executat orice misiune, norii foarte jos și vântul în rafale puternice, dar pe la ora 10 ca prin minune cerul s-a limpezit și misiunile încep. La 13.30, tot o însoțire *de Ju 88*. În timp ce rulam spre teu, trage antiaeriana noastră, aerodromul e atacat la sol de o formație de *Yak*-uri. Din locul în care eram, bag motorul în plin de-a curmezișul terenului și, la vreo două minute, reușesc să trag două rafale, dar, cu soarele în față și la rasmot, nu fac mare lucru. Ajungem însă la timp la Apostolovo pentru a prinde din urmă *Ju*-urile la intrarea în sector. Într-unul dintre ele pilot este Petruș Alexiu (sunt tot numai trei *Ju*-uri). Urcăm la 3 000 de metri, într-o perdea discontinuă

de nori, unde moartea poate pândi de oriunde, apoi la 5 000 de metri, într-un plafon compact. Zburăm între ape, la 4 500 de metzri, și misiunea decurge fără incidente. Ne dăm în lanțuri foarte aproape de bombardiere, pentru că, în condițiile actuale de vreme, suntem extrem de vizibili și de sus în jos, și de jos în sus, norii formând un ecran pe care avioanele noastre se profilează distinct. Mai nostim a fost la teren, în timpul atacului la sol, unde toți au sărit în cele mai apropiate gropi, ocupate sau nu, cu rafalele trase de *Yak*-uri printre ei, dar nu am avut pierderi. Povestesc ceilalți, mai sprinteni și mai obișnuiți, cum Remusi, ofițerul mecanic venit astăzi din țară, se tăvălea ca un șarpe spre groapă. Oricum, a avut o primire așa cum se cuvine. Intensitatea vântului de la vest a crescut grozav. La decolare, nu prea ne influențează, pentru că avem experiența de le Ghenicesk, dar aterizările, oricum, rămân riscante. *IAR*-ul *39* al micuțului adjutant Filiuță, care ne aduce scrisori, ziare și pachete din țară, cu toate că a fost ancorat, a fost dat peste cap de vânt și s-a cam șifonat. Pe seară, vine și o recunoaștere rusă.

**12 ianuarie.** Sectorul de nord de la Kirovograd este acoperit complet. Singur capul de pod este descoperit și se ordonă acolo o misiune de vânătoare liberă.

Șerbănescu are o luptă aeriană, dar fără rezultat. În același timp, jos este un atac de *Il-2*-uri și *Yak*-uri, pe care cei de sus nu le văd. La aerodrom un alt *Yak* trece în recunoaștere. Ăștia ne pregătesc ceva. Plec și eu cu căpitanul Bozero, într-o vânătoare liberă, la Nikopol. Vremea este din ce în ce mai nefavorabilă, norii au acoperit acum complet și capul de pod, și cei de jos rămân singuri. Patrulăm aproape 30 de minute la ei, unde cerul este degajat, dar rușii nu apar. Adjutanții Panait și Moraru se trădează prin uriașe trene formate de dârele de condensare. Primim prin radio, de la teren, un mesaj în care ne cer

să ne întoarcem degrabă, pentru că terenul este atacat și celula de alarmă nu a putut decola la timp. Ne trebuie puțin timp. Rușii degajaseră și nu am mai văzut decât două, care au intrat, grăbite, în plafon. Renunțăm la urmărire. Benzina este pe sfârșite, becul roșu este aprins și terenul nostru trebuie căutat, nu glumă, pentru că nu are repere vizibile pe un asemenea timp. Este ora 15.25 și deja începe să se întunece. Cu cerul acesta acoperit, de abia mai văd să scriu. Patefonul învârtit de „Chițu" Gavriliu răsună în mica noastră cămăruță în care, în afară de cele trei paturi îngrămădite, nu mai are loc aproape nimic, dar, de bine, de rău, suntem mulțumiți. Nu ne trebuie mai mult.

**13 ianuarie**. Din prima misiune a trebuit să mă întorc imediat după decolare, pentru că nu intră cu niciun chip o jambă. Plec în a doua misiune cu Șerbănescu și pierdem prin ceață două *Yak*-uri pe care le reperasem la Balșoia-Lepetika. Este un timp infernal, o pâclă urâtă, care îngreuează teribil vizibilitatea, mai ales în partea luminoasă, în care de-abia se ghicește soarele. În cea de-a treia misiune, o însoțire de *Henschel*-uri, era gata-gata să o pățesc. Eram tot în doi, cu Goloiu, pe la 2 500 m aveam o luptă aeriană cu șapte *Yak*-uri în care ne-am degajat reciproc, fiecare câte o dată, după care, încolțiți, eu cu trei și el cu doi în coadă, am comandat prin radio o răsturnare. Prinsesem o singură rafală în viraj, dar nu am reușit să fac altceva decât să-mi degajez coechipierul. Nu de alta, dar mă gândeam la bietul Pomuț și mi-ar fi fost rușine să mă întorc la teren în aceleași condiții. Păcat însă că timpul nu ne oferă posibilitatea unei activități susținute, pentru că avioane rusești sunt destule aici. În nord, rușii au trecut Bugul în vreo patru puncte și, în sectorul capului de pod de la Nikopol, activitatea a sporit grozav, ceea ce presupune lichidarea lui, deoarece

a rămas prea avansat și fără spațiu de manevră în spate. Noi suntem prinși de activitatea noastră de fiecare clipă. Azi, mi-am încercat pentru a 34-a oară șansa de a doborî fără să fiu doborât, dar cât va mai ține oare? Pentru că fiecare luptă aeriană este o șansă de a nu te mai întoarce.

**14 ianuarie.** O singură misiune de vânătoare liberă, coechipier al lui Șerbănescu, care mă ia din ce în ce mai des. Răscolim linia frontului de la Nikopol la Cherson, în majoritatea timpului în razmot, ca să țipe tereștrii și să ceară sprijinul aviației lor. E o splendoare zborul în sine. Plafon foarte jos, cu pâlcuri de nori și uneori ceață, prin care alunecam ușor ca în vis, ca niște fantome. Dar ceea ce mi-a dat de gândit și m-a făcut să-mi schimb puțin părerile au fost cele două atacuri la sol, la teren, făcute de ruși cu zece și cu douăsprezece avioane. Eram în cortul finlandez când am auzit zgomotul caracteristic al *Yak*-ului care ne-a făcut să întrerupem partida de bridge (comandorul Boldur cu căpitanul Ștefănescu și căpitanul medic Butu cu mine). Întâi, am dat toți patru buzna spre ușă, ca să vedem. Când a început tirul de ambele părți, neștiind din ce direcție vin avioanele, ne-am culcat pe jos, pe lângă peretele circular al cortului. Au urmat câteva secunde de pauză, în care am ieșit afară, aruncându-mă în șanț, pentru ca atacul să se continue cu mai multă furie din partea cealaltă, datorită slabei reacții a ACA-ului ușor. În tranșeea în care stăm înghesuiți facem glume, un *Yak* pică pe noi, băgăm capetele în jos și așteptăm, rafalele trec pe deasupra ca să lovească pământul și, printr-un avion din spate, trece un înspăimântător proiectil de 37 mm, după cum spun armurierii; să fi fost de *Airacobra* care, după notițele tehnice, are un tun central de 37 și o țeavă mai lungă, care iese mult din maieul elicei? Motorul *G*-ului lovit e făcut praf; a trecut prin ambii pereți ai carterului. Bilanțul: un avi-

on nou (păcat!) scos din uz și un soldat lovit la picior de un proiectil ușor. În timpul celui de-al doilea atac la sol dat de ruși, către ora 13.00, am asistat cu toții (și generalul Emanoil Ionescu era pe câmp cu noi) la o luptă aeriană între un *Yak* și un *G*-u. M-am lămurit cu destulă părere de rău că, cel puțin ca maneabilitate, la joasă înălțime, *Yak*-ul este superior *G*-ului. De aici concluzii nu prea îmbucurătoare pentru zilele ce vor veni. Nu mai e de joacă, numeric suntem inferiori mult, doar calitatea piloților și experiența lor în lupta la înălțime ne mai poate da superioritate. Și când te gândești că nu demult ne angajam bucuroși doi contra opt.

**15 ianuarie**. În capul de pod Nikopol, frontul a fost spart pe axul Balșoia Belozerka–Nikopol. Puternice forțe sovietice au realizat un important câștig de teren. Aviația de asalt este solicitată să lucreze intens în spărtură, dar tocmai azi nu se poate decola din cauza timpului extrem de nefavorabil. Viscolește și vizibilitatea este aproape zero. Este imposibil de trecut în cotul Niprului, chiar dacă am reuși să decolăm. Pe terenul acesta moale, roțile noastre înguste taie pământul, îngropându-se adânc. Avioanele de asalt, cu cauciucurile lor mari, de abia se deslipesc de teren. De luptă aeriană nici nu se poate pune problema. Un astfel de timp așteaptă și rușii pentru atacurile de lichidare a capului de pod. În cortul nostru finlandez e așa de plăcut cu soba de la mijloc, care duduie. Mă gândesc cu strângere de inimă la trupele terestre, care nu pot primi niciun ajutor, de la nimeni. Nici în cantonament nu avem ce face, numai patefonul își scârțâie plăcile cu încăpățânare; aceleași de zeci de ori, reluate de la cap la coadă.

**16 ianuarie**. Continuă să viscolească. De abia pe la ora 14.00 reușește să se strecoare din spate un *Ju 52*

(ăștia se roagă să fie timpul prost) cu artiștii dintr-un pluton de propagandă. Față de cum au zburat și față de ceea ce văd aici, au niște figuri lungi și cred că le-a cam scăzut entuziasmul. Seara, ne dau o reprezentație destul de drăguță, făcând să ne treacă prin fața ochilor imagini dragi din țară. În prăpăditul ăsta de sat (Lepetika), care are cam 60–70 de case, ceea ce m-a mirat a fost sala de teatru și de cinema pe care o are. Au avut o viață culturală, deși nu știu la ce nivel, dar cu mult deasupra satelor noastre, încercând să le creeze un gust pentru muzică și literatură, cu toate că totul e dirijat în scop propagandistic.

**17 ianuarie**. Ei, astăzi da! Cu o patrulă plec în capul de pod. Plafonul este discontinuu între 600 și 1 000 de metri. Trecem prin mari spărturi de nori și deasupra se vede un cer albastru minunat. Nu găsim nimic aici și schimbăm de obiectiv, urcând spre Krivoi Rog. Aproape de linia frontului, pe calea ferată Apostolovo–Dnipropetrovsk, la cca 800 de metri în față, văd explozii de ACA chiar în prima linie. Câteva *Il-2*-uri atacă la sol. Și noi, și mitraliorii lor schimbăm jerbe de foc, dar astea nu cad cu una cu două, numai dacă le-am distruge profundorul. Păcat că în patrulă nu-l am și pe Scordilă, care e plecat la București, și ne întoarcem doar cu mici amintiri în planuri. O vânătoare liberă (alta) este ratată prin neprezentarea rușilor. În fine, pe seară, încă o misiune (toate trei cu avionul *12b*) de însoțire a aviației de bombardament, cam departe spre Dnipropetrovsk. Au bombardat de la 5 000 de metri o localitate destul de mică, unde părea că e și o ramificație de cale ferată, cu efect destul de bun, bombele căzând în cea mai mare parte pe clădiri. Pentru cele nouă *Ju*-uri *88* care au participat la atac, însoțite doar de trei vânători sub comanda lui Șerbănescu, obiectivul pare că a fost Nicolaievka (sau în misiunea de mâine va fi Nicolaievka).

**23 ianuarie.** Un interval în care am tăcut. Am tăcut pentru că m-am îmbolnăvit și, profitând, am stat trei zile cuminte, dar azi nu am mai putut și m-am dus la aerodrom. Deși încă nu mă simt prea bine, am plecat într-o misiune de însoțire de *Ju 88*. A reușit domnul căpitan Șerbănescu să mă facă să încep să prefer misiunea asta. De altfel, el zice că și-ar lua ca deviză pentru grup fraza aceasta: „Să cadă toți vânătorii din însoțire, dar să nu fie doborât niciun avion însoțit". Ce să zic, nu este lipsită de frumusețe. Trecem liniile cam la 5 000 de metri. Masca de oxigen mă jenează puțin, avionul cu care zbor, nr. 3 (*12b* e în revizie) nu-l cunosc deloc și un foc viu de ACA ne ia în primire. Simt sub mine cum mă saltă ușor remuurile[58] exploziilor. Urc la 5 200, ca să nu zbor la plafon fix, apoi, fără incidente, intru pe obiectiv. Cele 12 *Ju*-uri *88* aruncă bombele și, cu viraj pe stânga, reintră în linii. Trecem ca niște țipari printre ele. Îmi place, aproape de despărțire, să merg în formație strânsă, paralel cu ei, la câțiva metri, ca să recunosc figurile celor din cabină. De data asta, cu toată înfățișarea lor de scafandri, mi s-a părut că este colegul meu de promoție Constantinopol. Toți se reîntorc veseli la bază, după circa două ore de zbor, ei și doar 45 de minute, noi. Pe linia frontului, jos, foarte jos, am văzut avioane rusești, dar nu au urcat la noi.Încep, judecând după ultimul lor tip de *Yak*, să nu-i mai subestimez. Șederea în pat și judecarea ultimelor misiuni m-a făcut să înțeleg că va trebui, cu puterile mele, să lupt pentru două lucruri: patrule fixe pe avioane fixe. Nici coechipierii nu trebuiesc mereu schimbați, cum se cam întâmplă acum, și nici avionele, care au micile lor

---

[58] *Remuu*, curent de aer turbulent generat de elicea unui avion aflat în zbor. Cum poziția clasică a aviatorului în atac era cea aflată în spatele avionului atacat, și cât mai aproape, el intra în remuul acestuia. Vezi și *Dicționarul Explicativ al Limbii Române*.

particularități prin diferențierile de construcție. Când se va reuși – dacă se va reuși! – să se realizeze aceasta, tăria grupului se va ridica simțitor și în aceeași măsură va scădea vulnerabilitatea lui. Trebuie să observ cu tristețe că, în tot grupul – care cuprinde și piloți foarte buni, și luptători foarte buni –, calitățile acestea sunt întrunite în mai puțin de 12 inși, într-un cuvânt 11–12 excelenți vânători aerieni. Și restul? La avioane, proporția este și mai întâmplătoare. Am ajuns la convingerea că, dacă ești milos, este o crimă din partea celui care folosește mila, pentru că își condamnă subalternii la moarte și pentru că țara nu are niciun folos în a-i întrebuința acolo unde nu dau randament. Se va găsi și pentru ei un loc în altă categorie de aviație. Cred că aici, mai mult ca oriunde, trebuie să se înțeleagă că valorile trebuiesc puse în drepturile lor și nulitățile înlăturate fără menajamente.

**25 ianuarie**. Am așteptat cu nerăbdare ziua de ieri. Credeam că ne va face țara locotenenți, dar mi se pare că de-abia s-a întrunit consiliul, ca să se discute, așa că va mai dura chestia asta. De fapt, ce mai contează avansarea în războiul acesta atât de indecis? Ce ne va rezerva viitorul? Și spun indecis ca să nu spun nefavorabil. Ceea ce e mai interesant, azi, este că am găsit avionul meu, *12b*, accidentat grav, lângă Nikopol. În lipsa mea a fost folosit de adjutantul-major Panait. Avionul prezenta urme de sânge în cabină și pe lângă el, dar... nici urmă de Panait. Sunt convins că a fost rănit, sărmanul, și e păcat de el, căci era și bun pilot, și excelent coechipier, și om. Totodată, l-au adus pe Bucholtzer, care a avut un formidabil noroc. I s-a oprit pe sus motorul, fum în cabină, semne de gripaj. Zbura foarte jos, și fiind preocupat de ce se întâmplă în cabină, a văzut pământul foarte aproape, de abia având timp să tragă de manșe. O bufnitură scurtă și nimic. S-a trezit. Nu poate spune peste cât timp, cu du-

reri groaznice în tot corpul, mâna stângă era paralizată de durere și nu o mai putea mișca, și cu picioarele era în zăpadă. Motorul și capota din față zburaseră și el rămăsese acum strâns și încerca cu disperare să se elibereze doar cu mâna dreaptă. Până la urmă, a reușit cu prețul a infinite chinuri și, aproape târându-se, a ajuns pe gheață cam până la jumătatea Niprului (atinsese pământul dintr-un zbor cu cca 300 km/oră). Acolo, sleit de puteri, a căzut. Își amintește că a văzut venind spre el niște cetățeni. Îi era indiferent dacă erau ruși sau nemți, a leșinat și s-a trezit în spital, la Nikopol. Nicio fractură, ușoare contuzii externe, dar bușit bine, umblă cu greutate; se va reface repede însă. Era cu avionul nr. 34.

**28 ianuarie**. Fiindcă sunt pus pe povestiri, să o scriu și pe aceea a lui Panait. A căzut cu *12b*, tot pe Nipru, chiar în capul de pod, în pană de motor. Toți cei care făceam misiuni acolo l-am căutat pe câmp și prin toate satele dinprejur, dar nici urmă de el sau de avion. Reîntors la grup, povestește: „Zburam normal și, fără niciun semn preventiv, elicea începe să fâlfâie. Aveam cam 3 500 de metri înălțime. Schimb pasul de pe automat pe „hand", dar nimic! Pun motor mai mult, reduc mai puțin, tot nimic. Instrumentele arătau normal, părea că totul este în ordine, dar nu aveam pic de tracțiune pe elice. Mi-am dat seama că este ceva cu reductorul, poate s-a rupt și va trebui să aterizez, fără motor, oriunde. Având înălțime, caut – picând ușor – să trec Niprul la noi, dar nu mai aveam viteză. Avionul se înfunda grozav, înălțimea scăzuse și, văzând că nu pot trece Niprul, am virat scurt și m-am hotărât să aterizez în stânga lui. Am căutat să prind o porțiune mai liberă și l-am pus pe burtă. Avionul s-a lovit totuși cu aripa dreaptă de un pom și s-a rupt, a mai mers printre sălcii, apoi mi-am pierdut cunoștința și nu mai știu nimic. M-am trezit mai târziu, mergeam prin

zăvoiul de sălcii fluierând, îmbrăcat cu haina de zbor, care fusese în spate, în cutia de bagaje a avionului, și cu casca de radio (de plasă) pe cap. Nu știam de unde vin și nici unde mă duc, nici ce se întâmplase cu mine. Încet-încet, mergând înainte și fluierând, mă gândesc că parcă am fost în zbor, apoi, ca prin ceață, îmi amintesc patrula cu care plecasem, cum m-a lăsat motorul și cum am pus pe burtă avionul, după ce am anunțat la radio. Se făcea că nu puteam ridica singur cabina și alături de mine era Costică Lungulescu (cel mai bun prieten al lui, *n.n.*) și că mă rugam de el să-mi ajute să o ridic. Între timp, am pierdut de pe cap și casca de radio, care a rămas pe acolo, prin zăvoi. M-am întors pe urmele pașilor mei, ca să găsesc avionul, dar avionul nu mai era nicăieri. Probabil mă rătăcisem și nu am mai găsit drumul pe care venisem. Eram plin de sânge pe față și mă durea puțin capul. Așa, cu capul descoperit, ținând soarele puțin în dreapta, am mers spre interior, către ai noștri. Am trecut peste mai multe brațe ale Niprului, apoi nu mai știu iarăși nimic. M-am trezit la Nikopol. De acolo, cu o mașină, m-au trimis, pe calea ferată, la Apostolovo. Acolo, au vrut să mă îmbarce pentru Germania, într-un *Ju 52*, dar m-am fofilat și am fugit și, găsind un tren personal care mergea la Nikolaiev, l-am luat și iată-mă după atâtea zile acasăm la grup!"

Este de prisos să spun că cel mai mult de această întoarcere s-a bucurat „Gustav", câinele lui lup, care nu mai știa ce să facă de bucurie după ce, trei zile, de abia fusese ținut legat, ca să nu-și ia câmpii. Și iată cum și cel de al doilea avion al meu, *12b*, s-a dus după primul (*2b*)! Acum, nu mai am avion personal, așa că zbor și eu pe ce găsesc disponibil și fără stăpân, până ce voi găsi altul nou. Între timp, aflăm că la Nikolaiev, Ioan Gheorghe l-a împușcat cu un revolver „fără glonț pe țeavă" (dar avea) pe bietul Constantinopol!...

**30 ianuarie.** În fine, o misiune. Profităm de faptul că este senin și că – datorită radiației nocturne – pământul a înghețat, și ieșim în vânătoare liberă spre Novo-Nikolaievka. În cotul Niprului e ceață. Urcăm ușor, printre pâlcuri de nori cu aspect de bulgări uriași de zăpadă, dar nu trecem de 600 de metri, când văd, în stânga noastră, proiectile de ACA; anunț la radio, virăm și trecem la ei. În dreapta-sus apare un avion. Îl semnalez și manevrez ca să mă apropii, profitând de faptul că suntem în unghiul lui mort; fiind acoperiți de aripile lui, nu ne poate vedea. Este un *Yak 3*, îl recunosc după siluetă. Coechipierul lui a picat să atace la sol. Mă apropii, distanța scade simțitor și, când ajunge în bătaia armelor, deschid focul concomitent cu Bălan. *Yak*-ul se răstoarnă, târând după el o trenă lungă de fum. Celălalt *Yak 7* a fost doborât de celula Șerbănescu–Mucenica. Deși cred că am contribuit simțitor la doborârea lui, nu ridic pretenții și este omologat de bunul și foarte tânărul adjutant stagiar Bălan, care este un foarte bun coechipier. Din exemplul victoriilor de azi reiese temeinicia afirmațiilor mele de acum câteva zile, când vorbeam de omogenitate, de sudură în patrulă sau măcar în celulă. Totodată, în același sector de front, au atacat și *Henschel*-urile noastre. E de prisos să spun că le-am făcut o impecabilă protecție în zonă și că locotenentul german Smaltz, care conduce patrula (e ofițerul lor de legătură), a rămas entuziasmat. Totuși, cred că am riscat mult, prea mult, în iadul acela de foc, virând printre *Henschel*-uri și atacând și noi pentru onoarea și numai pentru onoarea grupului.

**31 ianuarie.** Suntem în cantonament, în pat. În camera mică, în care încap numai trei paturi, cu locotenentul Viorel Ionescu – promoție mai veche decât noi – și cu „Chițu" Gavriliu, lenevim, flecărind, pentru că, deși este ora 08.00, nu am plecat la aerodrom. Terenul foarte

moale nu a înghețat în noaptea asta din cauza plafonului acoperit. Dacă mă gândesc bine, aici, la Lepetika, unde suntem de la 10 ianuarie, nu e prea rău. Un sat de vreo 60 de case grupate pe două rânduri, de o parte și de alta a unui lac, lat de circa 100 de metri și lung cam de 1 000 de metri, trecerea făcându-se de la un șir de case la celălalt peste un fel de podeț pe care Viorel o traversează greu (spune că amețește pe puntea asta, care are o singură balustradă, pe partea dreaptă, și care se cam mișcă în bătaia vântului). Acum, lacul este înghețat, stratul de gheață este destul de gros – cam de 20 de centimetri –, așa că se poată trece și cu vehicule grele peste el. Aerodromul este improvizat cam la 400 de metri după ce trecem puntea. Casele din chirpici sunt mici, dar destul de călduroase. Ca să ajungem la camera noastră (odaia cea bună), trecem prin prima cameră în care stă *hazeaica* (gazda), cu cei trei plozi ai ei. Cum ședeam de vorbă în paturi, auzim zgomot de motoare. După cântecul lor, pe care acum îl recunoaștem foarte bine, sunt *Yak*-uri. ACA-ul nostru începe să tragă. Rămân singur în cameră. Așa cum sunt, în pijama, nu vreau să ies după „Chițu" și Viorel, care se precipită spre ușă. Din curiozitate, scot capul pe gemulețul ferestrei noastre. Trece o formație de *Il-2*-uri apărate de *Yak*-uri, să tot fi fost vreo 20–25 de bucăți în total. Atacă aerodromul și ACA-ul nostru (care, de fapt, e german) trage din toate gurile de foc. *Il-2*-urile, la rândul lor, varsă și ele foc, fiecare pe patru guri, lăsându-ne cadou o ploaie de tuburi, trecând în zbor cam la 100 de metri și picând în timpul tragerii pentru a ochi iar, cam la 60 de metri aruncând și bombe care, din cauza calibrului lor mic, nu provoacă stricăciuni mari la teren; aproape că nu au efect în pământul moale. Altele aruncă un fel de grenade. Căsuța noastră se cutremură din cauza exploziilor. Spațiul este străbătut de sute și sute de proiectile. Cu capul în pervazul geamului privesc

spectacolul acesta feeric în sine, deși moartea nevăzută pândește din sute și sute de părți. Avioanele atacatoare trec acum peste noi, jos, foarte jos, și le pot distinge în trecerea lor fugară toate amănuntele. Un *Il-2* este lovit în planul drept. Merge șerpuind ușor, de parcă lovitura nu-l costa prea mult. Un *Yak* pică încrucișându-se cu altele, ca o suveică, și trece peste aerodrom, trăgând și el rafală după rafală. Evită prin mobilitate, șerpuind mereu, traiectoriile artileriei antiaeriene și trece neatins. În întrepătrunderea asta de avioane, care ține câteva secunde bune, este de mirare că niciun avion nu este atins de ACA. *Il-2*-urile se duc în razmot, dar *Yak*-urile, opt la număr, trec înapoi sfidător, în formație de luptă, cam la 2 000 de metri înălțime și chiar la verticala aerodromului! De fapt, se pare că este o palmă serioasă pentru noi. Nu există nici cea mai mică posibilitate de intervenție, din cauza stării terenului. Cu cauciucurile noastre foarte înguste nu putem decola; în plus, radiatoarele de ulei s-ar înfunda cu noroi, așa că ne simțim scutiți de ironia lor, îndrăzneață totuși. Însă nu aceeași este situația ACA-ului, care nu a reușit să doboare nimic. De necrezut, rezultatul general al atacului este nul! Un singur avion a fost atins în plan. Încolo, nimic, dar absolut nimic la noi! Mai încercați au fost cei de la asalt, care ocupă latura cealaltă a aerodromului, având avariate câteva avioane. Oricum, privită de la o fereastră, de pe poziția spectatorului, pe care nimic nu-l atinge direct, reprezentația a fost extrem de interesantă. Cu astfel de rezultate ar putea să mai vină tovarășii. Ceea ce ne bucură este că cerul începe să se însenineze și că la noapte s-ar putea să primim și vizita escadrilelor de deranjament cu *Po-2*-uri sau un bombardament mai greu, cu *Boston*-uri sau *Pe-2*-uri, și faptul că suntem pe aerodrom și că aseară au aruncat parașute luminoase, dar ce mai contează în fond? Ce exemplu mai bun decât că Buda a intrat în pământ cu un *Henschel*

*129*, venind la Nikolaiev, pe o ceață care s-a lăsat până în pământ. Te poți feri de soartă? Și culmea ironiei, avea în fuselaj și pe cel mai bun adjutant de la ei, pe Zăbavă... Și când te gândești că de abia se logodise cu Viorica Teodorescu, de la Brașov, și că tot eu aranjasem că ei să se cunoască, prin Cocuța Burada. Nu știu ce să fac. Dacă aș fi laș, aș pleca în țară – tot pleacă șase inși –, profitând de bronșita zdravănă pe care o am, dar vreau să mai rămân pentru mai multe misiuni, fiindcă sunt clipe unice.

**1 februarie.** În urma figurii care ne-au făcut-o rușii ieri și profitând că terenul e înghețat, ne ducem la aerodrom, la pândă. O patrulă așteptam legați în avioane, cu servanții pregătiți sub plan, gata de a învârti la manivelele de pornire. M-am oferit pentru alarmă pentru că știu că trebuie să vină din țară *Ju 52*-ul care îl aduce pe „Osca". Într-adevăr, *Ju*-ul vine, Șenchea vine, rușii vin. Nici nu am schimbat câteva cuvinte și sunt silit să decolez val-vârtej, deoarece două *La*-uri atacă o patrulă care venea la aterizare cu trenurile scoase, jos de tot, pe pantă, gata să pună roțile! Țâșnesc din locul în care sunt ca din praștie și văd pe la capetele aripilor câțiva oameni, care lucrau pe aerodrom, ferindu-se îngroziți, să nu dau peste ei, virez cu aripa aproape de pământ, „smulg" *G*-ul și încerc să-i prind pe ruși din urmă, dar ei dispar rapid în plafonul jos din care ieșiseră. Așteptăm în patrulare, în zona aerodromului, aproape o oră, dar degeaba. Rușii nu mai vin. E o plăcere să mă zbengui prin nori, la baza plafonului, făcând puțină școală cu propriii mei coechipieri în lupta aeriană, încercând, pe celule, să ne prindem de spate. Intrăm în stratul compact de nori care, pe la 1 700 de metri, se închide 10/10 și un givraj serios îmi acoperă parbrizul. Ieșim deasupra! La 2 200 de metri, este un senin fantastic, o frumusețe, o splendoare! Păcat că blestemata asta de bronșită nu-mi dă pace!

**2 februarie**. Azi, chiar că nu se poate face nimic! Este prea moale terenul. Stăm în comandament analizând cu comandorul situația frontului. Se pare că se vor face schimbări în grup. Șerbănescu a plecat la București, cu o misiune specială. S-ar putea să fie avansat la excepțional și să i se dea comanda grupului. Nu-mi convine dintr-un singur punct de vedere: iarăși îi va aduce pe cei din Grupul 7!... Dar, dacă mă gândesc bine, ce contează? După-masă, primim vizita unui bombardier. E urât, de parcă ar fi un vechi *Bloch* francez, poate e *Boston*, poate e altceva. Nu seamănă cu niciunul din carnetul de siluete pe care-l avem. ACA-ul îl ia în primire, dar scapă, intrând în nori și dispare.

**3 februarie**. Situația în capul de pod devine foarte gravă. Se pare că singura cale ferată Nikopol–Apostolovo–Krivoi Rog va fi tăiată. Din cauza noroiului în care tanchetele se îngroapă până la caroserie, cele trei corpuri de armată germane rămân blocate acolo, în imposibilitate de mișcare, și nici românii nu o duc mai bine. Pătrunderea de la nord a înaintat așa de mult, încât riscă să atingă Niprul, și nici aviația nu poate acționa ca lumea în sprijinul tereștrilor, din cauza terenurilor de aviație îmbibate de apă. Cred că de aceea s-a aprobat să ne mutăm la Nikolaiev. Cel puțin acolo am putea decola de pe pista sau de pe culoarele betonate ale pistei. De altfel, în seara asta, ordinul s-a și dat pentru deplasarea de mâine dimineață și vom putea pleca dacă solul va îngheța la noapte, cum sperăm cu toții. A câta mutare este, nici nu mai știu.

**4 februarie**. Nu a fost să fie. Deși aseară terenul promitea să înghețe, din cauza acoperirii mari, radiația nocturnă a fost slabă și, deci, a fost cald. Cerul s-a acoperit de tot și noroiul moale a rămas așa cum era. Numai grupul de asalt poate pleca, cauciucurile lor fiind mult

mai groase (ca o copită de cămilă în nisipul deșertului), dar chiar și ei pun un avion pilon[59]. A venit în grup, noul ofițer de legătură german Neubek[60]. Este sublocotenent



Tecuci, primăvara anului 1944. Piloţi din Grupul 9 Vânătoare, de la stânga: sublocotenenţii Tudor „Dido" Greceanu, Ion Simionescu, Hariton Duşescu şi Mircea Şenchea, căpitanul Al. Şerbănescu (comandantul grupului) şi locotenentul Ludwig Neuböck, ofiţerul de legătură cu eşalonul german.

de rezervă și în viața civilă este comisar la poliția criminalistică din Viena. Pare un tip hotărât și, poate, până la urmă fiind austriac, ne va fi prieten. A făcut parte din grupul maiorului Rall, grup creditat cu 252 de victorii din *Iotke* 52[61] și – în paranteză fie spus – îl cunoaște pe

[59] A pune un avion *pilon*, adică accident care se întâmpla la aterizările pe teren noroios, avionul rămânând, practic, proptit cu botul în pământ și cu coada în sus.
[60] Ludwig Neuböck, după toate probabilitățile.
[61] *Iotke 52*, abreviat și *JG 52*, în românește – Flotila 52 Vânătoare.

Lipfert, care are acum 75 de victorii omologate. Așa zic și eu piloți! Bravo, prietene Lipfert!

**5 februarie.** Fapt divers: față de situația de până acum, a mai și plouat azi-noapte. Nu am mai pomenit de când sunt o vreme așa de mizerabiă! Pentru noi este de o sută de ori mai bine să fie frig. E un noroi, ceva de speriat! Nici mașinile cu șenile nu se mai pot mișca, dar celelalte? Șenila a săpat pe loc, la una dintre mașini, până ce s-a îngropat de tot, cu caroseria în pământ. În cotul Niprului, toți avem un ghinion de pomină. Situația în capul de pod continuă să se agraveze, pătrunderea din nord aproape a atins Niprul și se lărgește din ce în ce. Ai noștri erau acolo, încleiați în noroiul acesta lipicios, fără a se putea mișca. Rușii acționează cu din ce în ce mai multă cavalerie care, oricum, pe timpul acesta se poate mișca mai bine. Bronșita mea nu vrea deloc să cedeze, am slăbit grozav (sub 60 kg), dar încă nu renunț.

**6 februarie**. Ordin de decolare, dar, pe un așa teren, decolarea este foarte problematică. Datorită încrederii de care mă bucur la comanda grupului, sunt pus să încerc să decolez primul. O plecare penibilă, în care fiecare clipă te apropie de accident. Reușisem să-l desprind, eram decolat, dar motorul obosise grozav, temperaturile devenind îngrijorătoare. Decât să-l gripez, mai bine renunț și îl reașez pe sol, întorcându-mă și raportez că este aproape imposibil de decolat, riscurile fiind prea mari și renunț la „onoarea" care ar fi putut să mă coste. După câteva ore, încearcă alții. Din zece tentative, cinci se accidentează și cinci reușesc să plece. Merită? Pe teren este haos, așa că rămân să plec mâine. Nu știu de ce este puțină panică, deși încă nu sunt motive. Și cei din personalul tehnic de abia aștepta să ne vadă plecați, ca să poată să strângă totul în cunoscutul eșalon rulant și

să o șteargă și ei. O patrulă de asalt, care decolase de pe Nikolaiev și se întoarce din sector, ne aruncă o hartă cu situația frontului. Rușii au ocupat Balșoia-Kostromka și atacă pe Nipru. La ora actuală, cred că l-au atins în mai multe puncte, deci situația capului de pod este pecetluită și asta numai și numai din cauza timpului ăsta infect, care ține cu rușii. În satul acesta prăpădit, aici la Lepetika, tuturor rusoaicelor le pare rău că plecăm. Recunosc cu toții că românii s-au purtat întotdeauna bine. Dorm o noapte îmbrăcat. Nu mai am bagaje, deoarece le-am trimis încă de ieri, parte cu *Set*-ul (avionul propriu de legătură), parte cu *IAR*-ul *39*. *Hazeaica* noastră, care a lipsit două zile – a fost într-un sat vecin la un bazar –, este bucuroasă că nu am plecat și că poate să-și ia la revedere. Eu aș zice adio!

**7 februarie**. Timpul nu este cu mult schimbat, ba poate chiar mai rău, căci a început să bureze. Din nou primesc ordinul de decolare, primul dintre cei care au rămas. Cerul spre Nikolaiev este închis complet, parcă se unește cu pământul, totuși plec. Am decolat destul de ușor, dar fără să văd nimic în față, din cauza picăturilor fine de ploaie care îmi făceau parbrizul opac. Desfac ambele gemulețe laterale ale cabinei (și pe stânga, și pe dreapta), mai fac un tur, apoi pun cap-compas Nikolaiev. Drumul devine penibil, la un moment dat chiar critic, nu mai am nici zece metri înălțime și, nevăzând nimic, risc să intru într-un turn de la moriștele de vânt generatoare, care sunt pe aici. De nenumărate ori am impulsul să mă întorc, dar parcă mă îndârjesc în lupta asta cu natura și nu vreau să abandonez. Este cel mai dur zbor pe care l-am făcut vreodată, în razmot fără vizibilitate, privind doar lateral pe o ferestruică, și dacă nu am fost de zeci de ori lângă accident, nu am fost niciodată. Poate nu mă întorc și pentru că orice aterizaj pe Lepetika înseamnă

capotaj, și cum nici nu sunt sigur dacă în condițiile actuale aș mai fi găsit terenul, plec înainte! Mai mult orbecăind prin mizeria asta de timp, după ceas ar fi trebuit să ajung. Trec la 50 de metri lateral de aerodrom și ies pe liman. Virez la 180 de grade și de abia acum zăresc o rachetă trasă de starter. Aterizez penibil, dar mulțumesc de 100 de ori Domnului că, trecând prin Iad, am scăpat. Poate fi considerat drumul acesta cea mai grea misiune de până acum. Aflu aici că și partea sudică a capului de pod a fost lichidată. Partea nordică mai rezistă repliată pe Nikopol, dar este complet încercuită. De fapt, este o pungă cu spatele spre fluviu. Astăzi, de pe teren, *Heinkel*-urile 111 decolează fără bombe, parașutând în încercuire, de la foarte joasă înălțime, la vedere, muniție și alimente. Situația de la Nikopol a devenit tragică. Am impresia că, la scară mai mică, se reeditează un nou Stalingrad. Ieri, în clipele grele în care, din noroi, neputincioși, nu ne puteam dezlipi, am primit de ziua numelui urarea caldă a Ștefaniei. Bună Ștefania, urarea ta a fost ca o mână rece pe o frunte înfierbântată de febră, nu uit că ești prima care te-ai gândit și nu uit că în gând ai pus suflet.

**8–10 februarie.** Nikolaiev... Departe de front și de coșmarul de până acum, timp mizerabil. M-am instalat în vechea mea cameră, care mă mai găzduise odată. La cap mă străjuiește o Diană modernă, tăiată din nu știu ce revistă, iar alături zâmbește Brigitte Horney[62], cu ochii ei mari, luminoși și serioși. Stau mai mult în cantonament, vreau să profit ca să mă refac repede. Am fost și la spitalul german, unde am făcut o radiografie pulmonară. Nu au găsit nimic grav, deși mă jenează plămânul drept.

[62] Brigitte Horney (1911–1988), actriță germană de teatru și film, a jucat de regulă în roluri de femeie puternică. Din 1953, a dobândit cetățenie americană.

Dar ceea ce este mai interesant este că se adeverește că grupul schimbă de structură, indiscutabil că se va întări, dar, practic, nu mai este Grupul 9 (Borcescu). Pleacă și căpitanul Bozero de la comanda escadrilei, și comandor Ștefănescu de la comanda grupului, și mulți alții. Înainte de a comenta ceva însă așteptăm desfășurarea evenimentelor. Probabil că mâine vor sosi din țară întăriri de la Grupul 7. Situația frontului este aproape neschimbată. Un contraatac german progresează penibil spre Kostromka–Apostolovo.

**11–12 februarie.** În fine, prin venirea lui Șerbănescu de la București s-au clarificat lucrurile. Sub comanda lui, 32 de piloți dintre cei buni și foarte buni – 18 ai noștri, 11 de la Grupul 7 și 3 de la Escadrila 53 – formează o unitate de elită cum, într-adevăr, nu mai este alta și care se cheamă Grupul 9 Vânătoare. Este o măsură bună, care pune capăt unei stări de lucruri care nu mai putea dura. La zbor ies într-o însoțire de *Henschel*-uri la nord de Balșoia-Lepetika, unde rușii au trecut Niprul. Nu mă simt prea bine în avion și nu știu de ce, poate că nu mai am încredere în motor (către 100 de ore, câte are acum, merge foarte lin, ca în vis, dar noi știm că acum este gata să-și dea duhul și să scoată o bielă prin carter), poate mi-a mai scăzut din „eroism", poate pentru că sunt încă destul de slab și tusea asta seacă nu mai încetează, sau poate toate la un loc. Zburăm destul de sus, suntem trei avioane, cap fiind Șerbănescu, care e pus pe fapte mari. Răscolim insistent sectorul, dar nu găsim nimic. De fapt, asta a fost un fel de punere în temă cu situația generală. Și acum, ceva de ordin strict personal. Cu ocazia zilei de 5 februarie, zi în care împlinesc 25 de ani, un sfert de veac deci, am primit de acasă, între altele, un mic album pictat de Luli Sturdza, în care, pe scurt, după indicațiile sorei mele Ica (Julia), sunt repre-



Ica, sora „Fachirului"

zentate toate poznele pe care le-am făcut în copilărie, începând cu cele mai îndepărtate, când eram convins că o să-mi fac aripi și o să pot să zbor, și sfârșind cu visul meu războinic de acum cu Sonii, Tanii, Vere, Liube etc. Drept să spun, m-au încântat imaginile recapitulative ale atâtor iluzii. A spune bucurie este prea puțin. A fost un prilej ca, stând cu ele în față, să fac să-mi treacă prin minte, depănate ca pe un fir nevăzut, toate isprăvile de care și acum sunt mândru, dar toate acestea nu au decât o umilă valoare strict, strict personală.

**13 februarie.** O însoțire cu *Henschel*-uri tot pe Nipru, pâlcuri de nori joși, la 200 de metri, apoi senin până pe la 4 000 de metri, unde e iarăși un plafon discontinuu și iar senin până la Dumnezeu. Ieșim cinci avioane cu trei sublocotenenți: Gavriliu, Șenchea și eu. Cu ochii în patru, cercetăm zările, cerul la ruși e de un albastru adânc aproape nefiresc, ireal, de basm. Zburăm pe la 2 500 de metri cu variații în înălțime și mai sus, și mai jos, în zona punctului de întâlnire. În fine, sosesc și *Henschel*-urile, pe care le găsim foarte jos, pe sub plafonul de la 200 de metri, și le conducem în sector. De la înălțimea la care suntem se vede foarte bine pământul răscolit de obuze; numai gropi negre se cască peste tot. Executăm un carusel fantastic, întrepătrunzându-ne cu *Henschel*-urile. I-am surprins pe ruși (trupa) în plin câmp și fără adăposturi, și asaltul bombardează cu bombe de calibru mic și mitraliază, insistând de ni se urăște nouă, cărora nu ne prea place zona. Însă nici rușii nu se lasă intimidați și, culcați cu fețele în sus, trag cu toate armele. La aterizare, Mircea descoperă o gaură de proiectil care îi perforase

fuzelajul lateral între el și rezervorul de benzină. Numai acolo a putut fi invulnerabil. Zece centimetri mai în față sau mai în spate și aventura îi putea fi fatală! La întoarcerea noastră din misiune, se procedează la schimbarea comenzii grupului. Pleacă „Îngerașul", comandorul av. Niculae Ștefănescu. Într-un fel, îmi pare rău, începusem să mă atașez de el și era omul care poate mă prețuia cel mai mult, mi-a dovedit-o în atâtea ocazii. Îl privesc azi, slăbuț și vânăt de frig, cum primea mulțumirile generalului pentru felul în care... etc., etc... La minister, Flota a 4-a germană, printr-un raport, comunică (în secret, bineînțeles) faptul că, sub comanda lui, Grupul 9 este în regres (ceea ce nu e adevărat). A muncit pentru grup cu pricepere și pasiune și l-a comandat bine, dar împrejurările în care grupul a fost silit să lucreze sub comanda lui au fost defavorabile și nemții nu-i puteau uita faptul că nici el, așa cum comandase și Negrescu, nu zbura efectiv. Omul a pus mult suflet, dar ce să mă mai mir? Am învățat să nu mă mai mir de foarte multe lucruri; au plecat și căpitanul Teodoru, și căpitanul Popleșanu. De fapt, căpitanii - ca și Bozero - erau ținuți pentru îndeplinirea stagiului pe front. La zbor contau mai puțin, dar aproape un an de zile am trăit zi de zi împreună și asta nu înseamnă puțin lucru, mai ales cu firea mea păcătoasă, care se atașează ușor. Parcă îmi pare rău pentru ei. Ieri, a plecat și podoaba de Viorel, încă un căpitan. Între timp, Șerbănescu mă ia coechipier într-o vânătoare liberă tot la Kostromka. Satul fumegă, câteva case ard cu flăcări, satele mai mici de prin împrejur sunt niște ruine care încă mai păstrează urmele incendiilor care le-au mistuit. În cotul Niprului văd o mare cruce albă și, de jur-împrejur, puncte albe rotunde. Este poligonul unde *Heinkel*-urile aruncă containerele parașutate (noi le zicem bombe) și care conțin alimente și muniție, pentru cei încercuiți și blocați de noroi. Cobor mai mult, se văd

tancuri și mașini, vântul care bate cu furie de ieri a uscat enorm terenul. De n-ar ploua însă din nou. La întoarcere, trecem în razmot peste Lepetika. Pe aerodrom mai sunt încă vreo câteva avioane germane, chiar și acum am mai fi putut să stăm acolo. A doua zi după ce am plecat, au făcut rușii un atac la sol în forță, dar cred că au fost dezamăgiți de ce au găsit pe teren. Ca încheiere pentru azi, adjutantul stagiar Iosif Moraru, sub noua comandă, a deschis pagina doborând un *Yak*.

**18 februarie.** Iar a trecut un interval de timp în care nu am putut face nimic, cu toată bunăvoința. Chiar și Grupul 9 trebuie să renunțe la zbor și să rămână în cantonament; și zic cu mândrie, chiar și Grupul 9, pentru că, într-adevăr, suntem un grup de excepție. Datorită faptului că piloții - de bine, de rău - sunt aleși unul și unul, și datorită faptului că este comandat de căpitanul Șerbănescu, suntem oarecum, ca să zic așa, privilegiați, suntem răsfățați de toți. Generalul Emanoil Ionescu, comandantul Corpului Aerian, a luat masa cu noi și a venit cu propunerea ca grupul să fie botezat de comandantul Flotei a 4-a germane, generalul Deßloch[63]. Speră dânsul ca la această ceremonie, care va avea loc în curând, să participe și domnul general Jienescu, ministrul Aerului și, de ce nu, și domnul mareșal Antonescu, fapt


Otto Deßloch

[63] Otto Deßloch (1889–1977), general din *Luftwaffe* provenit din artileria antiaeriană, în al Doilea Război Mondial, Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar. După prăbușirea Frontului de Est, a fost mutat în Vest, la comanda *Luftflotte 3*. A fost internat într-un lagăr de pizonier al Aliaților până în 1948.

pentru care se va bate o insignă pentru grup. Dar toate acestea deocamdată sunt numai proiecte. În altă ordine de idei, astăzi este ziua mea (stil nou), zi care înseamnă o pagină întoarsă peste primul sfert de veac al vieții, 25 de ani. Mi se pare că a trecut cam mult față de ceea ce am realizat până acum. De ziua mea, am primit o placă de patefon de la prietenii mei ruși, Paula și Paul Zaharof. Este vorba despre o romanță țigănească, interpretată de o mare cântăreață rusoaică, la ei fiind la mare cinste placa aceasta. Într-adevăr, este deosebit de frumoasă și, de altfel, este singura atenție care vine pe pământ străin, de la străini, și am apreciat-o așa cum se cuvine față de un cetățean rus care, la rândul lui, apreciază așa cum se cuvine votca pe care i-am făcut-o cadou.

**20 februarie.** A nins, mai bine-zis a viscolit, reușind să pună și puțină zăpadă. Norii sunt parcă mai luminoși, așa că mergem la aerodrom. Ies cu Mircea în prima misiune a zilei. Vizibilitate nu prea bună. Mergem spre capul de pod rusesc de la Leontievka–Gavrilovka–Șirokaia Balta. Sunt trei sate dincoace de Nipru, așezate între niște văgăuni, unde rușii au reușit să treacă Niprul, stabilind un cap de pod. Aici atacă *Henschel*-urile noastre și aici suntem chemați să intervenim. Zburând numai după busolă, ieșim puțin mai la sud. De abia intrați în capul de pod, și dăm peste *Henschel*-uri! Se învolburau acolo, atacând la foarte mică înălțime, cu tunurile și mitralierele lor. Sub noi, la 100–150 de metri, se desfășoară câmpul de luptă. Ici și colo explodează obuze. Găurile lor negre se deschid pe fondul alb imaculat ca niște caverne. O grupă germană, îmbrăcată în costume albe, de camuflaj, a plecat la atac. Se desfășoară în trăgători și înaintează în salturi. La ruși se văd amplasamente cu doi–trei oameni, toți stau țintuiți la pământ. Sunt susținuți de artileria de dincolo de Nipru. Mai încolo un

tanc, care mi se pare uriaș, a adormit probabil pentru totdeauna. Nu-mi vine să cred că tot ce se desprinde din fondul acesta alb cheamă la moarte și la nimicire. Deși vrăjit de aspectele fugare care se schimbă cu repeziciune sub noi, nu pierd o clipă supravegherea cerului, dar Mircea este cel care anunță primul prin radio: „Avioane inamice în stânga și mai jos". Văd doar două *Il*-uri și în dreapta sus un *Yak*, spre care urc cu coechipierul, dar *Yak*-ul - sau mai bine zis *Yak*-urile, căci erau mai multe –, probabil în însoțirea asaltului, nu au de gând să atace și trag în sus, dispărând în nori. Între timp, Mircea și coechipierul lui angajează *Il-2*-urile din față. Vizibilitatea proastă, faptul că trecusem la ei în limita de benzină la sfârșitul misiunii ne-au făcut să ne mărginim la un simplu schimb de rafale, gonindu-i din zonă și trecând la a doua parte a misiunii noastre și anume descoperirea și survolarea unui teren de lucru din prima linie ocupat de *Ju*-uri *52* germane, care cărau alimente și muniții. Fiind așezat mult prea aproape de linia frontului, este atacat foarte des de ruși. Reușim să-l găsim lângă Ivanovka, un sat mititel și prăpădit la sud de Kostromka. Tocmai aterizau trei *Ju*-uri și trecem legănând din planuri ca să le dăm curaj celor de jos, apoi plecăm grăbiți spre casă, cu becurile roșii avertizoare aprinse demult. Mircea merge mai la stânga drumului normal față de busola mea. Îl las, pun cap compas 240 și aștept să apară Inguletul. Și mergi, și mergi, și Inguletul nicăieri. La un moment dat, mi-a trecut prin cap că m-am rătăcit și că, punând indicatorul busolei greșit, merg spre ruși. De fapt, mergeam foarte bine, dar mi se părea că timpul trece încet. La un moment dat, am impresia că trec peste trupe rusești. Zburam jos de tot, la 15–20 de metri, când am văzut mașini și un tun tras de cai, precum și trupe de infanterie îmbrăcate în cenușiu-kaki. În fond, asta se petrecea nu prea departe de linia frontului, așa că s-ar fi putut să fie

vreo pătrundere. Becul roşu e aprins cam demult, cred, că mai am mai mult de cinci minute benzină. În dreapta se vede un fum serios, cum de obicei este pe linia frontului sau la foarte mică apropiere de el. Încă o dată mi-au venit în minte Penescu şi coechipierul lui, Hlusac, care, rătăcindu-se şi având busola pusă invers, pe un tip la care estul şi vestul erau la fel, s-au tot dus spre ruşi până ce, nemaiavând benzină, au dat de un aerodrom în interior pe care au aterizat şi au venit peste câţiva ani acasă. Totuşi, între crâmpeie de gândire, mă uit cu încredere, aproape cu încăpăţânare, la busolă şi merg înainte. Cum era natural, am ieşit perfect pe Nikolaiev după o uşoară întârziere care îmi crease sentimentul de nelinişte. O lecţie în plus pentru răbdare şi încredere. Nu mai spun că acei vreo 70 km făcuţi cu becul roşu aprins, dovedind că benzina e pe ducă, îţi dau o senzaţie foarte neplăcută, care te face să nici nu mai priveşti în cabină. Îmi ziceam că dacă mă lasă motorul, nu e nimic, Rusia e un mare aerodrom, dar să nu ştiu şi să nu văd când. Nu-mi place agonia lentă. Aterizez cu bine şi, după câteva minute (trei–patru), vine şi Mircea. La sol, observ că, din încăierarea cu ruşii, primisem un proiectil care mi-a găurit o pală a elicei. De Mircea nu ştiu ce să mai zic. De când a venit din concediu, are noroc sau are ghinion; în două misiuni a fost lovit de două ori. O celulă germană de la Flotila 52, care e cu noi pe teren, formată dintr-un sublocotenent[64] şi un subofiţer, au găsit în zonă un *Boston*. Sublocotenentul a atacat şi a fost lovit, subofiţerul a continuat atacul şi a doborât *Boston*-ul. În drum spre casă, cum mergeau amândoi în celulă, subofiţerul a făcut explozie şi s-a prăbuşit. Cum se explică oare, nu pot să-mi dau seama! În zonă, am uitat să amintesc, era un

---

[64] De fapt, un locotenent (*Leutnant*), gradul de sublocotenent neexistând în armata germană, ca de altfel nici în cea sovietică.

*Henschel* aterizat pe burtă. Era din misiunile dinainte, pentru că era ușor troienit în zăpadă. Îmi aduc aminte de un articol din „Aripi Românești", unde era vorba despre avionul lui Titus Fiorescu[65], de multe ori, când zburam în sector, treceam peste avionul „omului cu suflet de aur" (Florescu) care, epavă rău prevestitoare, ședea singuratic în imensitatea câmpului înghețat.

**21 februarie.** În seara asta, Lily, vreau să stau de vorbă cu tine deschis, ca de la suflet la suflet. Mă doare amărăciunea pe care o pui în scrisori. Picuri, picuri se strecoară printre rânduri și ne înrăiește pe amândoi. Nu trebuie să dai înapoi ceea ce ai primit, deoarece cât de cât ai primit ceva și acest ceva a fost dezinteresat, a plecat de la inimă la inimă, simțit, fără vorbă. Dacă va fi să nu fie nimic, păstrez toate clipele senine petrecute împreună în care am cimentat prietenia noastră adâncă pe care o voiam să se ridice dincolo de sex. Poate că e vina mea că nu am știut să canalizez tot ceea ce venea de la tine pe alte făgașuri decât acelea către care tindeau să meargă. În esență, nu vreau să mă iubești așa cum înțelegi tu. Sau dacă vreau să mă iubești, nu vreau să o arăți, după cum nici eu nu am vrut să arăt acest

---

[65] În numărul 50/25 octombrie 1943, al revistei „Aripi Românești", a apărut articolul *Suflet de aur*, dedicat sublocotenentului aviator Titus Fiorescu, pe care comandantul său, căpitanul Alexandru Șerbănescu, îl caracteriza astfel: „Era cel mai bun dintre noi, un caracter de elită, un suflet de aur, un om și jumătate." Sublocotenentul Florescu a aterizat forțat în teritoriul inamic la 14 ianuarie 1942 și, în final, a fost capturat de către sovietici. Împreună cu colegul său de celulă, adjutantul Ioan Mucenica, atacase de paisprezece ori o lungă coloană de trupe sovietice. După șase ani de prizonierat, s-a întors în țară. Bolnav de tuberculoză, a murit la scurt timp.

sentiment. Totul însă a fost în zadar, n-am putut să ne ridicăm deasupra condiției noastre de oameni și, astfel, un vis dintre cele mai frumoase, indiferent ce gândește Sorana sau Mircea Basarab, va trebui să se sfârșească. Tu însă nu vei ști asta niciodată. Te las, Lily.

**23 februarie.** Vânătoare liberă. Faptul că facem parte din Grupul 9 Vânătoare și că, deci, trebuie să doborâm, a devenit o obsesie. Nimic nu ne împiedică să ieșim în zbor. De pildă azi, ofițerul german de legătură ne sfătuiește să nu trimitem decât o celulă sondă meteo în sector. Îi răspundem că deja avem avioane decolate.

- Câte?
- *Nur secs.*
- *Oh, mein Got! Six machinen?* (O, Doamne! Șase aparate?, *în lb. rom.*)

Ies și eu cu Șerbănescu într-o misiune. Dacă nu pot ieși *Ju*-urile *88*, mă ia în aceiași patrulă de vânătoare liberă. Numai timp de vânătoare nu e azi. Plafon 250, pe alocuri 300 metri, cu ninsoare trecătoare și pâclă. O vizibilitate foarte proastă. În capul de pod cum era de așteptat nu găsim nimic (Lepetika–Șirokaia Balta). Zburăm de-alungul frontului jos, foarte jos, la 15–20 de metri, să găsim măcar *Il-2*-uri. Suntem deasupra Kostromkăi. Din satul frumos de acum câteva zile nu au mai rămas decât niște ruine fumegânde. De două ori. De două ori a fost trecut din mână în mână numai în ultimele zile. Nu mai este nicio casă întreagă. Pe străzi, carcase de mașini arse, căruțe rupte și foarte multe gropi de obuze peste tot locul. Ieșim pe liziera de nord. Aici sunt rușii, deodată simt ceva nenatural la avion. Motorul merge așa ca în vis, fără cea mai mică trepidație, dar cu o senzație de fâlfâială a elicei. Îmi arunc ochii la turație și mă trec sudorile: 2 600 ture fără să fi mișcat maneta din locul ei, unde e bine strânsă de rozeta de blocaj și, totuși, avi-

onul nu mai are tracţiune, viteza scade simţitor şi se înmoaie comenzile. Reduc instantaneu motorul, viteza scade şi mai mult şi, ceea ce este mai rău, încep să mă zăpăcesc. Anunţ la radio că m-a lăsat motorul, controlez contactele febril şi, ca un fulger, îmi trece prin minte: automatul elicei e defect. Coechipierul meu se leagănă lângă mine în limita de viteză, curios şi îngrijorat; auzise mesajul şi aştepta aterizarea forţată. Trec rapid pasul elicei pe „hand", dau manual comanda pasului şi acele de la ceasul indicator încep să se mişte către ora 11.30. Repun uşor motorul, cred că sunt la 8–10 metri de pământ şi răsuflu uşurat, însă cu broboane mari de sudoare pe frunte, căci viteza creşte, trag uşor de manşă şi iau înălţime. Nu-mi vine să cred că am scăpat, virez uşor şi iată-ne din nou în liniile noastre. Pe dibuite, cu pasul pe manual, ajung acasă. Uneori şi emoţiile acestea sunt bune la ceva faţă de bucuria care le urmează. În fond, chestia asta a durat, cred, nici un minut, dar mie mi s-a părut foarte, foarte mult. În altă ordine de idei, Krivoi Rogul a fost evacuat şi cedat. Este ocupat de ruşi. Unde vom ajunge cu retragerile acestea „strategice"?

**25 februarie.** Parcă s-au înţeles ruşii să ne facă în necaz. Nu vor să iasă în sector şi pace; de fapt, nu vor să iasă când mă duc eu, pentru că alte patrule i-au întâlnit. Spre Krivoi Rog, pe Inguleţ în sus, „Chiţu" şi cu Bălan, în însoţire de *Henschel*-uri, întâlnesc nouă *Il-2*-uri cu două *Yak*-uri. Asaltul rusesc, după modelul luat de la *Stukas*, intră în carusel ca să se apere unul pe altul şi ai noştri, trăgând numai pe tangentă, nu reuşesc să doboare. Bălan afirmă totuşi că unul dintre *Il-2*-uri a fost silit să aterizeze pe burtă, prinzând însă liniile lor. La scurt interval, o celulă germană de la 52 atacă aceeaşi formaţie şi mai doboară unul. Colea Naghirneac

întâlnește un *Pe-2*[66] (bombardier), dar îl scapă după ce i-a avariat unul din planuri. Și eu cu Șerbănescu înotăm după o recunoaștere pe la 7 000 de metri fără oxigen, dar și rușii au Dumnezeul lor care îi scapă, adăpostindu-i în plafonul compact. Este pentru prima oară când zbor mai sus fără masca de oxigen (care era defectă). O somnolență plăcută mă cuprinde, o moleșeală generală, parcă aș fi vrut să dorm. Periculoasă figura, pentru că îmi aduc aminte că așa a murit adjutantul Firimide. I-a venit rău, pierzându-și cunoștința, s-a angajat în picaj și, din cauza vitezei excesive, i-au sărit aripile. Ghinionist a fost și Mircea care, într-o însoțire a unui *Fw* de recunoaștere german, a fost atacat de șase *Airacobra*, pierzându-și coechipierul, pe adjutantul Vladimir Botnar. Desăvârșit camarad și un bun pilot, din escadrila mea 48, care, la ora 11.10, a fost doborât la ruși cam la 15–20 km în interior, în fața Chersonului. Am aflat asta înainte de a se întoarce Mircea din misiune, primind un telefon de la nemți pe la 11.20, în care spuneau că posturile germane de pândă radio *Adler*, din prima linie, au prins un mesaj prin care un maior rus, de la un post de pândă terestră, felicita pilotul rus care, la 11.10, a doborât un *Me 109G* din însoțirea de *Fw*-uri. Este de admirat iuțeala transmisiei informațiilor. Botnar este al doilea pilot pe care îl pierde grupul, primul fiind bietul Pomuț. Dar mai păstrez în inimă, ca și pentru bietul Puiu Mureșan, un pic de speranță, mai mult o dorință, că ne vom mai întâlni cu ei când va fi pace, întorși din prizonierat.

**20 februarie.** O zi cu adevărat frumoasă. Azi, am primit și o scrisoare de acasă, așa că am toate motivele

[66] *Pe-2* (*Petliakov 2*, după numele constructorului Vladimir Al. Petliakov), avion de bombardament sovietic, bimotor, monoplan, cu derivă dublă.

să fiu bucuros. Ies cam mult în sector pentru halul de slăbiciune în care mă găsesc. Întâi o vânătoare liberă în care, măturând tot sectorul, periat insistent la diferite înălțimi, nu găsim nimic. Cea de a doua, o însoțire de *Ju 88*. În sfârșit, și prietenii de la *Ju*, profitând de timpul bun, încep să iasă iarăși în misiuni. Cu 12 avioane au bombardat capul de pod de la Șirokaia-Balta. De sus, de la înălțimea de la care privim, efectul pare să fie bun. Le-am făcut o protecție strânsă, dar nu am avut întâlniri cu vânătorii ruși. Cea mai interesantă dintre misiuni a fost cea de a treia, tot o vânătoare liberă, cu Șerbănescu. Am ieșit cinci avioane. O patrulă românească la care s-a atașat și un subofițer german de legătură. Peste Krivoi Rog, la 5 000 de metri, am trecut liniile, găsind șase *Yak*-uri. Spre ghinionul lor, dacă se poate spune așa, numai două au angajat lupta. Primul atac îl face Șerbănescu, printr-o răsturnare. Manevra nu reușește, *Yak*-ul degajează ușor dreapta, eu, care eram dreapta și mai sus, nu am avut decât să pic virat și, în mai jpuțin de 30 de secunde, printr-o singură rafală scurtă, l-am incendiat. Sar bucăți din plan, fum și flăcări rămân în urma lui. Am tras calm, foarte de aproape, sub 60 de metri, apoi am degajat stânga-sus, spre soare. După câteva viraje, îi găsec pe Șerbănescu și pe neamț. Continuăm urcarea în ușoare șerpuiri și dăm de al doilea *Yak*. După cum zboară – în linie dreaptă, fără a bănui nimic –, trebuie că este un începător. Șerbănescu, tot de aproape, deschide focul și istoria se repetă. Două victorii în mai puțin de două minute. Ambele avioane cad la NE de Krivoi Rog, la ei, cam la 15 km în interior. Totuși, deși ziua e fericită, am avut și o supărare, căci coechipierul meu, adjutantul stagiar Economu, m-a pierdut după degajarea în soare, s-a rătăcit și a aterizat forțat pe lângă Odessa. Păcat, se terminase ziua cu o umbră pentru că nu știam nimic de el până ce am primit telefonul care ne-a liniștit.

**27 februarie**. La ora 8.30, avem întâlnire la 4 500 metri, la Novîi Buh (Novi Bug), cu *Ju*-urile *88*. Sunt 13 bucăți, foarte punctuale, și nu am avut de așteptat, sosind aproape concomitent. Împreună, ne-am îndreptat spre Krivoi Rog. Observ un fenomen care, totuși, îmi pare curios. Zborul la mare înălțime, către 6 000 de metri, chiar cu mască de oxigen pe față, îmi provoacă neplăceri. Întâi, senzația aceea de nemișcare, în care nu mai simți corpul și în care numai spiritul mai pare treaz, apoi ușoara încețoșare a ochilor și o oarecare indiferență generală chiar în prezența avioanelor inamice. Este o pâclă infectă și, după aruncarea bombelor, pe drumul de întoarcere, le-am părăsit destul de repede, după ce am și orbecăit puțin pe la Cherson, am ajuns acasă ca de obicei, în completa limită de benzină, gata-gata să aterizez forțat, ca Economu. Ce e interesant, am remarcat că s-a lărgit capul de pod încât, practic, nici nu mai e cap de pod, făcând legătura cu cei de la Kostromka și scurtând astfel remarcabil linia frontului. Și altceva, de data asta de ordin personal: Paula mă iubește, tare, adânc, ca o rusoaică. Sunt capabile de înspăimântătoare intensități de simțire ființele acestea, poate rasa slavă sau poate individualități de excepție. În orice caz, este o transpunere plăcută în cu totul alt plan decât clipele de încordare zilnică. Azi-noapte, ne-au vizitat de câteva ori prietenii cu bombardamentul. Au venit sus și trăgea antiaeriana grea, de 88, de se scuturau zidurile mai tare ca de bombele care au căzut. Găsesc timp să-i răspund și lui Valy (cumnata lui Țurcanu), la Chișinău, pentru că a fost drăguță și nu m-a uitat, trimițându-mi mărțișorul atât de frumos, lucrat de mâna ei.

**4 martie.** Au venit și babele, și nopțile tăcerii, și timpul tot nu vrea să se facă frumos. Am o stare ca de furie. Nu mai pot dormi bine, simt nevoia de a mă bate, de a

sfărâma, de a dărâma, de a mușca din alt avion. Vreau să privesc cu ochii aceia calmi, măriți și uneori nemiloși. De abia reușesc să iau o misiune de recunoaștere sondă. După câte știm de la „informații", frontul s-a stabilit temporar pe Inguleț. Plec cu un coechipier valoros, cu Tiberiu Vinca, de curând reîntors din țară. Merităm încrederea căpitanului pentru că, din 100 de motive, este o misiune grea. Întâi, decolarea și aterizarea pe pista îngustă și cu obstacole mari pe o parte, apoi vremea care pune mereu mari probleme pentru orientare. Plec cu un dor nebun de a întâlni și de a lupta, de a simți în cabină mirosul acela de fum înecăcios inconfundabil pe care îl dau tunul și mitralierele în timpul tragerii (cordiță) și care, ca un parfum plăcut, mi-a devenit un al doilea aer de respirat. Urcăm pe Ing spre Krivoi Rog, zburăm jos, pentru că plafonul nu trece de 200 de metri. Deodată, într-o viroagă, dăm de ruși. Urcau pe firul ei ciorchine, târând și câteva tunuri. Sunt mulți și foarte, foarte îngrămădiți. Zburăm doar la câțiva metri deasupra lor, sar îngroziți în laturi, de parcă ar vedea chiar moartea. Mâna mea însă, curios, nu vrea să apese pe trăgaci, ceva din străfundurile sufletului meu mă reține, poate că trădez o cauză. Dar nu trădez omenia. Singura mea scuză în clipele acelea este că sunt luptător aerian și că nu trebuie să strivesc viermii aceia trudiți care îndură cumplita mizerie oarbă a vieții de pe jos, din noroi. Mai departe, mai sus, în dreptul lui Sirokoe, atacă *Fw 190*-urile. Sunt, poate, peste 40 de avioane, care se lasă într-un carusel al morții peste prăpădiții de infanteriști. De altfel, asta este acum meseria lor, nu mai sunt vânători ci asaltiști. Când le-am văzut, de departe, am avut o strângere de inimă și am


Tiberiu Vinca

clătinat din planuri pentru Vinca, crezând că sunt *La*-uri, în semn de atenție... primejdie. Urc și virez spre ei, când mă apropii, mă lămuresc; continui virajul, trecând din nou peste ruși, și mă întorc. Este inutil să merg până la Krivoi Rog, de la ei vine vremea rea și nu e probabil să întâlnim ceva. Pe Inguleț, la trecerea căii ferate de la Apostolovo, plafonul devine zero, suntem cu burta pe pământ și virăm penibil pentru întoarcere, căci din ceața asta, care te cuprinde cu mii de brațe, te pândește moartea cu ochii sticlind. Suntem pe tărâmul ei. Nu vreau să bravez și renunț în încercarea de a trece pe Nipru. Cu Vinca lipit de mine plecăm acasă. De altfel, asta a fost și prima, și ultima misiune a grupului pe ziua de azi. Din cauza condițiilor grele de zbor, nemții rup la teren trei avioane. Un *Fw*, un *G*-u și un *Henschel*, din toate câte ceva. Ăsta zic și eu randament!

Aseară, am fost la Teatru Mare: un program de variete destul de drăguț. Joacă și Nina doctorului; bietele fete fac de toate pentru mâncare, se descurcă greu artistele. Sunt de-a dreptul flămânde și le mai ajutăm și noi cum putem. Câștigă foarte puțin, cam 15 *R.K.K.S.*[67], cele mai bune dintre ele, dar celelalte, care fac figurație sau au roluri mici, nici atât.

**5–7 martie.** Aceste zile se remarcă mai ales prin activitatea „de seară", începută ieri cu spectacolul *Țiganski Baron* (unde apare Mia), pe 5 cu *Veselaia Vadu* și, ca să le răsplătim, pe 6 am dat o masă la care am invitat și generalul, artistele și comanda asaltului cu câțiva băieți. Ce s-a mai dus vestea! Ca o surpriză pentru noi, în concursul artistic de la *Balșoi* a fost o reprezentație spe-

[67] Monedă germană specială, egală ca valoare cu marca metropolitană, dar care nu circula decât pe front și în teritoriile ocupate; marca de război.

cială, cu 20 de numere, dans clasic și acrobatic, țigani, program spaniol, ucrainian, finlandez, comici, muzică, echilibristică etc. Aviatorii sunt la mare cinste. De abia la 4 dimineața am plecat acasă. Sus, în cantonament, lângă patul meu, pe o pătură, jos, dormea Colea. În sfârșit, suntem chit față de Zaporoje. Și astă seară, tot la Teatrul Mare, se joacă *Dragoste de țigan*. Solista e formidabil de frumoasă, cu voce minunată, cu un subtil și nuanțat joc de scenă; corul și baletul sunt la înălțime, cum ar zice nemții - „prima".

**8 martie**. De data asta, mai mergem și la aerodrom. După ieșirea de ieri, la care nu am luat parte din cauza capotei, care s-a deszăvorât în aer și care era să mă întoarcă pe dos la decolare, ieșirea de azi este tot o recunoaștere sondă meteo și atac la sol. Față de ziua de 4, când rușii erau la Sirokoe, pe Inguleț, acum elementele lor înaintate se găsesc foarte aproape de Ing, formații de cavalerie și tancuri izolate, depășind în sud și în nord Novîi Buhul și atingând linia Nicolaievka-Novîi Buh pe o lățime de mai mult de 25 de kilometri. Timpul e tot prost și, ca de obicei, suntem siliți să zburăm tot jos și, pe la Nova Pavlovka, dau de ruși; umblau așa, ca întotdeauna când sunt în înaintare, cu aspect de hoardă; pic și trag într-o coloană vizând un cheson de muniții care explodează. Descoperiți, se culcă cu fața în sus și trag cu armele individuale. Atacurile noastre se repetă; jos, satele ard, casele ard, pe câmp mașinile ard, șirele de paie la fel. Din fuga avionului se desfășoară o imagine de infern. Sunt prima celulă care a zburat în sector și, în urma raportului meu, se declanșează asaltul. O întreagă armată de *Fw 190*, de *Stukas*-uri, de *Henschel*-uri și de vânători de la *Iotke 52*, toți în atac la sol. Cu tot ce e disponibil încercăm să stopăm cât de cât înaintarea rușilor. În cea de a doua misiune, care este o însoțire de

*Henschel*-uri, urmată de atac la sol, văd rezultatul. Niciun spectacol apocaliptic nu e prea mult spus, nu am cuvinte să pot descrie plastic.

Și azi, a venit Paula: mică, fină, drăguță, calină; încep să mă atașez de ea și nu e bine. Aș vrea să o iau cu noi, dar nu văd cum va fi posibil. Din cauza situației frontului, deja trecerea peste Bug a devenit o problemă. Pentru noi, ca să nu pierdem mașini și materiale, s-a ordonat ca la noapte, la două, să plece o coloană pentru Odessa, rămânând aici numai strictul necesar, pentru asigurarea misiunilor și a ultimei decolări de seară pentru deplasare, deci Odessa va fi noul nostru teren de lucru.

**9 martie**. La pod, înșirate pe două rânduri, pe aproape opt kilometri lungime, se întinde coloana de mașini care așteaptă să treacă. Am mai văzut scena asta și pe Doneț și, dacă una se strica, era abandonată, dându-i-se foc. Rușii au coborât de la Novîi Buh la Bastanka și aici au fost opriți pentru ziua de azi numai de aviație. Peste 300 de ieșiri cu avioane. Au pisat la ei fără încetare cu bombe și cu armamentul de bord. Pe jos e un infern de nedescris, vai de capul lor! Oamenii s-au adăpostit în gropile făcute de bombe, dar caii, bieții cai!, erau lăsați afară, circular, în jurul gropilor, în voia Domnului. La penultimul atac, coechipierul de acum (care vrea să-mi fie mai statornic), adjutantul Scordilă, a fost lovit de un proiectil drept în rezervorul de ulei și a fost silit să-l pună pe burtă, aterizând forțat nu prea departe de casă, cam la 15 kilometri. A fost șifonat bine pentru că a aterizat cu viteza cam mare, într-un teren cu denivelări, și avionul s-a făcut arșice, nimic nu mai e recuperabil. La fel și adjutantul stagiar Bălan care, în drum spre Tiraspol, a luat foc în aer, dar a aterizat rapid, și, neavând înălțime mare, a scăpat doar cu emoția. La amândoi se poate spune și ghinion, dar și noroc.

Iarăși a venit Paula, rugătoare, să nu o las; ce se va alege de ea? Dacă ar fi singură, poate că mi-ar fi mai ușor, dar așa, îmi este imposibil să o trec dincolo. Poate să aranjez ceva cu Serghie Țiganu, care pleacă ultimul. Deocamdată, pentru mâine dimineață, în zori, mai am de făcut o recunoaștere, să văd ce e cu rușii.

**10 martie**. Ce e, nu e bine!... Mergând numai noaptea, cu cavaleria, [rușii] se apropie din ce în ce și au în spate resurse formidabile de oameni. Către ora 12.00, ies din nou într-o vânătoare liberă, mătur tot sectorul și dau de ruși către Novîi Buh. Am impresia că și ei m-au văzut. Sunt *Yak*-uri. Mă apropii și trag de departe, în cel din stânga, și celălalt, în loc să-l apere, intră în nori, dispărând. În urmărirea extraordinară care urmează – în, și printre nori –, cu viraje, cu dese schimbări de direcție, reușește să dispară în plafon, deși cred că a încasat ceva. Cobor sub plafon și caut să văd dacă, totuși, nu a fost doborât și, negăsindu-l, renunț să-l mai menționez. Întorși la teren, pe la ora 03.00, primim vizita domnului general Ionescu și, puțin mai târziu, rușii dau un atac la sol. Parcă e un făcut: când vine generalul, vine și un atac al aerodromului! De departe se vedeau ca niște puncte.

– Ce sunt astea, Șerbănescule?

– Sunt rușii, domnule general.

La primul val suntem surprinși la sol și constatăm că și generalul știe să facă culcaturi. Am scăpat cum am scăpat, îndepărtându-ne de avioane. Nu au căzut proiectile mai aproape de 10–30 de metri, dar, la al doilea val, o cam băgaserăm pe mânecă. A explodat unul cam la doi metri. Culcat, cu fața la pământ și cu mâinile acoperindu-mi capul, așteptam aruncând priviri fugare la valul de asaltiști. Scuipau un foc!... Și tuburile arse cădeau ploaie. Așteptam cu toții, încordați, să simțim undeva pișcătura caldă a glonțului care să înflorească în rană,

dar Dumnezeu a vrut altfel. Atacul a fost efectuat cu 40 de avioane, în două valuri, unul după altul. În total au fost doborâte 11, dintre care cinci de români, cinci de nemți și unul de ACA. De pe teren pleacă și avioanele indisponibile de misiuni, dar apte de deplasare.

**11 martie**. Plecăm la aerodrom cu noaptea în cap, dar e o ceață infernală. Nu se vede mai nimic; ne și apără aerian, dar ne și împiedică să ieșim în acțiuni, chiar și numai împotriva tereștrilor. Pe la 10.00, ceața se mai ridică și începem misiunile. Primele vești arată că înaintarea rușilor a continuat mai încet de data asta. Totuși, vârfurile lor sunt cam la 30 de kilometri de Nikolaiev. Mai rău este că și spre Snihurivka au spart frontul și se apropie circular. La Iatniko (?) sunt semnalate tancuri, de cavalerie și infanterie nici nu mai vorbesc, sunt puzderie. *Henschel*-urile și *Fw 190*-urile nu mai pridídesc cu atacurile. Ies într-o alarmă continuată cu o vânătoare liberă. Prin radio, celula Dușescu ne cheamă la Grigorievka, unde sunt angajați cu circa treizeci de vânători, care apărau două quadrimotoare ce au aruncat parașute. Am sosit însă destul de târziu deoarece lupta se terminase; doi vânători sovietici au fost doborâți. Jos se văd umbrelele parașutelor lansate. Nu știu dacă sunt containere cu alimente și muniții, dar e foarte probabil căci în condițiile prezente aprovizionările, mai ales pentru lupta asta în mișcare, sunt deosebit de grele. La teren, ne așteptăm și la repetarea atacului la sol, dar după pierderile de ieri, cred că le-a mai trecut pofta. Pe seară, ies într-o ultimă însoțire de *Henschel*-uri și colindăm cu ele toată linia incertă a frontului, mai mult fac un fel de recunoaștere mai amănunțită a frontului. Fapt e că numărul 13, care îi conduce (cine o fi în el?), a fost foarte insistent și era să ne ducă la mama dracului, tocmai dincolo de Cherson, în spatele liniilor. Am venit foarte târziu, pe întuneric, cu

aerodromul balizat, altfel nu se mai vedea, și am aterizat destul de prost, pentru că nici pasul elicii și nici trenul de aterizare nu au fost cuminți și mi-au pus probleme. Acasă, surpriză!... Am găsit-o pe Paula, era plânsă și se frământa toată într-o grozavă cumpănă. Nu se putea hotărî ce să facă: să plece la întâmplare, părăsind totul, sau să rămână. Până la urmă, nici eu nu știu ce să fac, a devenit o problemă de conștiință, aproape nerezolvabilă. Aș vrea din toată inima să o ajut, dar nu e bine să se dezrădăcineze de aici (în patrula de *Henschel*-uri a fost și adjutantul Bulhac).

**12 martie**. În fine, încă de dimineață, primim ordin de evacuare. Este fierbere mare pentru fiecare și, mai ales pentru mine, căci acum se pune acut problema ce fac cu Paula. Îl rog pe căpitan și este de acord să o trimită cu coloana de mașini, în care fiecare loc este drămuit cu grijă. În orice caz, mi-ar părea bine să vină, deși nu știu de ce se teme așa de mult de ai ei. Ce îi putem oferi noi mai departe? Situația frontului, cel puțin aici, în sectorul nostru, devine presantă. În linii generale, frontul urmează Ingulețul de la Snihurivka la Cherson, iar de la Snihurivka în sus, urcă spre Iatkino, la 20 km nord de Nikolaiev. Și au atât de numeroase mijloace, încât nu văd cum ar putea germanii să le facă față.

La ora 12.30, părăsesc aerodromul Nikolaiev cu *Set*-ul pilotat de Milu, cu bagaje claie peste grămadă și, după 40 de minute, aterizăm pe Tătarca, la Odessa. Îl găsesc aici pe Goe Dobrescu, de la recunoașterea îndepărtată, și pe Paulian, colegii mei din promoția '41. De abia spre seară, plecăm în oraș. Suntem încartiruiți individual, la ruși, într-un bloc uriaș ca dimensiuni și destul de comod funcțional. Fata gazdei la care stăm are gimnaziul, știe perfect germana și engleza, și chiar ceva franțuzeștel și zice că are și academia de pictură. Prima impresie,

totuși, este nefavorabilă. Poate că, mai târziu, îmi voi schimba părerile.

**13 martie.** Avioanele pleacă pe Nikolaiev pentru lucru. Eu rămân la aerodrom, în alarmă, și aștept; și uneori visez fapte mari. Oare, ce aștept? Azi, pentru că era frig, tare frig, am intrat în avionul cu numărul 13 și, legat, în centură, am ațipit. În vis se făcea un atac la sol, o decolare în alarmă și o luptă aeriană pe viață și pe moarte, după care, numărul 13 legăna din planuri de mai multe ori. Tresar și mă trezesc. Ce naiba, chiar așa să-mi fi pierdut capul? E puțină pâclă. Tătarca nu e departe de oraș; de pe teren se văd bine casele din Odessa, barajul de baloane și din cantonament de sus, de la etaj, se vede chiar și un colț de mare. Odessa! În aprilie, anul trecut, călcam aceleași locuri cu dorul în suflet de a trece mai departe, spre răsărit. Astăzi, pașii rămân în urmă, în amintire și cu gândul sunt la ziua de mâine. Ce ne va aduce oare? Sunt trist, trist de parcă port în mine prăbușiri. Paula nu a venit și mă simt ca și cum aș fi eu de vină. Îmi pare rău de ființa ei de o valoare aparte și de întreagă această categorie de femei care fug. Ce uriașe prăbușiri sociale trăim! Într-o românească stricată, Valy, una dintre fetele de la popotă, mi-a povestit: „Și a plângeat mult și a spus: «Dacă el plecat, eu nu mai vii, unde găsesc eu pe el?» Și a plecat." Biata Paula, sărmana Paula, cărțile tale nu au mințit! Popa de carou spunea damei de aceeași culoare vorbe care nu se împlineau niciodată. Cine poate ști, cine poate simți zguduitoarea dramă din sufletul unei femei căreia, în două zile, i-a pierit tinerețea fiindcă i-a pierit viitorul făurit. Sper, totuși, în zile mai bune care vor aduce ceasuri mai bune; poate că nu e totul pierdut. Mircea vrea să plecăm la București cu *Set*-ul. Ca să spun drept, nimic nu mă atrage, poate numai părinții și sora să-i văd așa, pentru bucuria lor. Găsesc printre hârtiile

mele o scrisoare datată mai demult, de la Nikolaiev, și adresată, aș putea spune, unei necunoscute. De fapt, „necunoscuta" este elevă în clasa a VIII-a, la liceul comercial din Arad, și este prietenă cu sora lui Mircea. O cheamă Norica, doar atâta știu din ecuație, cum se poate rezolva mai departe? Mi-a trimis de 1 Martie un mărțișor cu o urare, sau o remarcă. Nu e tocmai bine zis remarcă, dar, în fine, suna cam așa: „Un gând al primăverii pentru un brav (*auzi!*) etc." La care eu am răspuns: „De unde îmi vorbești, Norica? Trecut nu avem, prezent nu avem și viitor nu se știe dacă vom avea vreodată. Poate din necuprinsul vremurilor care vor să vină, sufletul tău bun îmi trimite gândul să bată la fereastra prieteniei și fereastra se deschide larg pentru fata tânără care stă afară." Are în mână un buchet de viorele, sunt anii ei parfumați cu care întâmpină primăvara mea și stă în cumpănă. Să-i întindă, să nu-i întindă? Norica nu cunoaște gazda, Norica e ca albina Maia din poveștile pentru copii. Norica, fără să o fi văzut vreodată, îmi e dragă pentru că e așa cum e. Pentru darul trimis, cuvintele mele înfloresc în mulțumiri și aș vrea ca petalele lor să nu se scuture niciodată, întocmai florilor acelea gingașe pe care le numim *Les imortelles*." Și rândurile acestea au zburat către Norica. Acum, aproape că le-am uitat, pentru că trăim între viață și moarte și numai clipa contează; e singura în care ne refugiem. Vinca, bravul adjutant în rezervă Vinca a fost doborât în împrejurări necunoscute de un *Heinkel* german, între Nikolaiev și Odessa[68].

---

[68] Adjutantul Tiberiu Vinca (n. 23 mai 1916, Hunedoara) a fost doborât accidental, la 13 martie 1944, de un avion german bimotor (*He 111H*), al cărui mitralior a deschis focul împotriva sa întrucât, apropiindu-se nepermis de mult de formația germană, a fost confundat cu un aparat advers. Rămâne unul dintre așii aviației de vânătoare române, cu circa 250 de misiuni la inamic

**14 martie.** Aseară, în grabă, m-am mutat, justificând spre indignarea lui Mircea că nu mai vreau să stau cu el pentru că starea lui de curăţenie mă pune în pericol, ceea ce nu e întru totul adevărat. M-am mutat la altă familie rusească Kuklov (Ignati Semionovici), tată, mamă - Olga Semionova Kuklova - şi două fete, Valya şi Tania. Stau foarte bine instalaţi (fost comerciant sau aşa ceva) şi mă copleşesc cu atenţiile. Vor să facă tot posibilul ca să mă simt ca acasă şi, în parte, au şi reuşit. În special fetele sunt foarte drăguţe cu mine, mi-au cedat camera lor (deunăzi, cu gânduri indiscrete, am profanat odaia unei fete, acest alcov cu gânduri parfumate... remember). Plecăm la aerodrom, dar, din cauza plafonului foarte jos, nu putem decola. Milu a plecat cu *Set*-ul la Bucureşti, să anunţe moartea lui Vinca. Se pare că discret, aşa cum a fost toată viaţa, tocmai se însurase de curând.

**15 martie.** Ceaţă, ploaie, ninsoare în succesiuni rapide. Urâtă vreme. Îmi petrec timpul mai mult în cantonament, cu fetele gazdei mele care, în afară de ceaiul de la ora 17.00, mă înconjoară cu mici atenţii care, într-adevăr, îmi fac plăcere.

**16 martie.** De data asta, timpul este bun, dar terenul e moale, aşa că profităm şi încercăm să ne instalăm mai bine aici, la aerodrom, războindu-ne cu doamn Irina Burnaia[69], pentru aerogara a cărei stăpână este (stă bine

---

şi 15 avioane sovietice doborâte. Postmortem, a fost avansat la gradul de sublocotenent. O stradă din oraşul său natal îi poartă numele.

[69] Pe numele real Irina Cioc (1909, Ciurari, Teleorman–1997, Geneva), de profesie avocat, cunoscută aviatoare din perioada interbelică şi din anii războiului antisovietic, comandanta Escadrilei Bugului (aviaţie poştală) în 1943 ş.a., autoarea a două


Irina Burnaia

cu guvernatorul Transnistriei, domnul Alexeanu[70]). De fapt, este destul de drăguță și ne-a dat tot ce am vrut (își dă seamă de mersul războiului, așa că nu se mai opune). Dacă am sta mai mult aici ar fi destul de bine, dar nu cred. Dat fiind situația creată de ruși, care au trecut Bugul la Novaia Odessa și mai sus, la Snihurivka, unde au interceptat calea ferată, ajungând cam la 40 de kilometri de granița Basarabiei. Dar să nu facem pronosticuri. Vom vedea ce ne mai aduce ziua de mâine.

**17 martie.** Ne-am sculat cu noaptea în cap. E un timp frumos și nici vântul nu mai bate. Ieșim cu *Ju*-urile. Bombardează Novaia Alexandrovka, nu departe de Nikolaiev. Vreo 17 avioane, în trei formații strânse, au fost în continuu încrucișate de șapte ale noastre și cred că ar fi fost imposibil să se poată cineva apropia de ele. Nikolaievul a început să ardă. Îi dau foc germanii. Aerodromul nostru, în special, a fost minat și aruncat în aer. Exploziile uriașe încep chiar când trecem peste el, provocate de bombele puse de geniști. E trist să vezi totul, locul pe unde ai umblat, distrus. Uneori, am impresia că pașii noștri sunt ca ai lui Attila, că după noi nu mai crește nimic acolo, în urmă. La reîntoarcere, am văzut

---

volume memorialistice: *Aripile mele* (1937) și *Commandante d'escadrille* (1988), ultima apărută în țara ei de adopție, Elveția.

[70] Mai exact, Gheorghe Alexianu (1897–1946), doctor în drept, guvernator al Transnistriei între august 1941–1944, fapt pentru care va plăti cu viața, fiind împușcat de comuniști, la ordinul Moscovei, odată cu mareșalul Ion Antonescu, acuzat fiind de „crime de război".

*Henschel*-urile atacând la sol pe Bug, la nord de Nikolaiev. De abia mai e un cap de pod cam de 15 kilometri, în semicerc, în jurul Nikolaievului și, fără îndoială că și acesta va fi repede cedat. Sunt convins că nu mai poate fi oprită hoarda asta decât pe Nistru, unde se va organiza o rezistență mai serioasă. Cea mai nesuferită misiune, cea de a doua a fost însoțirea unui *Ju 52* pe *Land und See*[71] și înapoi, cu aterizare pe Varvarovka. Și de acolo, toți sunt puși pe plecare. De abia dacă mai erau câțiva nemți. De fapt, decolarea de aici, de pe pistă, a fost o adevărată victorie. Nu există decât calea de mijloc, decolarea sfoară, astfel riscăm să ne rupem gâtul. Nu am întâlnit avioane sovietice în sector. Din țară, de acasă, o scrisoare care compensează necazurile de aici.

**19 martie**. Sublocotenentul Petruș Alexiu face un aterizaj forțat cu un motor arzând, *Ju*-ul 103 este pierdut pentru grup, dar echipajul scapă.

**20 martie**. Plecăm la București cu *Set*-ul, eu și Mircea, așa ne-am hotărât dintr-odată și, pentru că domnul căpitan Șerbănescu e drăguț, ne aprobă fără să mai știe nimeni. Este ora 15.15, nu am mai zburat pe arătarea asta de *Set*, căruia ofițerul mecanic Serghie Țiganu i-a făcut o capotă, acoperindu-l complet, capotă pe care mecanicul de avion o închide cu grijă pe gemulețul lateral. Socotim că, pe la 18.00 sau 18.30, să fim la București. Dar (întotdeauna e un dar) am avut un puternic vânt de față. Eu, care pilotam (Mircea făcea observatorie), văzând că se întunecă și că nu prindem Bucureștiul pe lumină, am vrut să aterizez la Galați, dar Mircea, sărind ca ars, a spus că ratăm toată escapada, că trebuie să ajungem azi

---

71 „Pământ și Apă" (*lb. germ.*), numele aeroportului german de la Nikolaiev.

la București, că dă el un telefon la IMEF[72], unde are două prietene bune, cu care să mergem la *Melody Bar*, unde cântă Jean Moscopol. Aprinde apoi un chibrit în cabină, trage de o sârmă care amorsa un litrometru și citește nivelul benzinei din rezervor, asigurându-mă că mai avem destulă și... mă convinge. I-am spus măcar să fie foarte atent să prindem calea ferată Constanța–București și, călare pe ea, ajungem oricum la Pipera, pentru că trece chiar prin marginea aeroportului. Se face întuneric și, într-adevăr, la pala de lumină a lunei, șinele căii ferate strălucesc ca o bandă conducătoare. Nu îmi mai dau seama dacă jos este câmp sau pădure, calea ferată rămîne singurul fir director și cum spuneam, călare pe ea, ajungem la Pipera. Orașul e în beznă din cauza camuflajului impus de autorități; nu mai spun că, pilotând în zbor de noapte pe un avion fără instalație, la extrema limită de benzină am localizat aeroportul aterizând orbește, având ca reper doar platforma betonată din fața hangarelor, care era mai deschisă la culoare decât câmpul, o victorie asupra zborului care ne amintea de Mermoz, dar o copilărie din partea noastră, care ar fi putut să ne coste mult. De abia aterizați și avionul lăsându-se pe coadă, motorul s-a oprit, nemaiputând trage ultimii stropi de benzină, rezervorul de benzină nemaifiind la orizontală. Bâjbâind, de abia am reușit să deschidem ingenioasa închizătoare a capotei făcute de Țiganu. În jurul nostru se învârteau curioși niște soldați, care ne împing până la hangar. De vizavi, de la regiune, vine un curier, care ne invită la raport, la domnul general Vasiliu „Mopsu", spaima regiunii militare. Vorbim cu ofițerul de serviciu, locotenentul Văcaru. Apariția acasă a fost ca de basm, nu le venea să creadă că am apărut chiar de pe front. În rest, seara s-a desfășurat după programul lui Mircea.

---

[72] Abrevierea de la Institutul Militar de Educație Fizică.

**21 martie**. Ies cu Lily în oraș. Tot drăguță, tot bună, tot antrenantă, înviorătoare. Mircea mă judecă: „Să știi că, dacă nu te însori cu fata asta, ești un mare dobitoc". Poate că are dreptate, dar am să trec pe de lături, nu e marea mea pasiune dacă va fi să am vreodată vreuna. Pentru aterizajul de azi-noapte, generalul Vasiliu, comandantul Regiunii 1 Aeriene, ne cheamă la raport. Toată clica din jurul lui ne sfătuiește: „Să nu spuneți nimic. Orice ar spune el, să tăceți din gură etc." În fine, intrăm în cabinet. Generalul se revarsă peste masă, este mic, gras și are nasul turtit (e poreclit „Mopsul") sau „Generalul Bau" (văzând-o într-o zi, pe geam, pe soția lui, care venise la aerodrom, și voind să-i facă o surpriză delicată, a făcut „bau!" de după ușă la aghiotantul lui, care intrase să o anunțe, motiv de reproș tandru mai apoi: „Bine, dragă, să-mi faci tu mie una ca asta? Să vii anunțată... Nu puteai să intri direct?") Și ne vorbește, dar și ne ceartă:

- Va să zică nu azi (face socoteala pe degete), nu mâine, poimâine, să mă faceți voi pe mine, om bătrân, să urc drumul de la Ghencea pentru doi bezmetici. Tu, ală care te uiți ca o mironosiță (adică eu, care ascultam cu capul în jos ridicând din când în când privirea), de unde ești?

- Din București, domnule general!

- Aha, va să zică, tu aveai interes să sosiți aseară!...

După ce-și termină pledoaria, îl luăm cu vorba și justificăm sosirea prin căderea iminentă a Odessei. Devine interesat:

- Cum așa?!

Și ne cheamă la hartă, ca să-i arătăm poziția frontului pe liman. Rămâne pe gânduri și, până la urmă, ne despărțim fără urmări, doar cu promisiunea că ne rupe picioarele.

- Ieșiți afară!

În oraș este o scumpete!...

**22 martie.** Cu toate treburile aranjate, ne hotărâm să plecăm. Timpul însă e prost și în special meteoul de Odessa. Așa că, forțați de împrejurări, amânăm plecarea și o amânăm mai ales la insistența domnului comandor Niculae Ștefănescu, care a fost cum nu se poate mai drăguț cu noi și ne invită „La Dragomir", la un aperitiv. Ce m-a frapat aici a fost felul de a se purta al „cucoanelor". Sunt grozav de emancipate, ca să nu zic altfel. E o opulență de produse încât nu știm ce să alegem (icrele negre le gustăm la alegere, din mai multe cutii). După amiază, rămân în familie, cu sora mea, care a fost operată de amigdale și care de abia azi a venit acasă. Este tare slăbuță, dar se va întrema ea repede-repede. Ca să o distrez, îi povestesc lucruri nostime de pe front și întâlnirea cu generalul. Constat o oarecare panică, o îngrijorare, în toate mediile și pe bună dreptate; judecând după vederile mele mai mult sau mai puțin strâmte, nu pot înțelege indolența, căci altfel nu se poate spune, cu care ne rezumăm să privim înaintarea nașilor. Au intrat în Basarabia, ceea ce credeam că nu se va petrece așa de repede, și încă mult mai ușor decât mi-aș fi închipuit. Au stabilit la Soroca un cap de pod de 20–30 km. Unde este armata noastră? Ce planuri mărețe avem?

**23 martie.** În fine, azi trebuie să plecăm, timpul e bun, așa că ne luăm la revedere de la cei dragi, de acasă, dar pe drum aflăm din ziare, când ne așteptam mai puțin, că ne-a făcut țara locotenenți. Cu o bucurie de nedescris, ne reîntoarcem acasă, apoi la „Bălan", ceaprazarul care ne-a pus și tresa de sublocotenent (lângă „Galerie Lafayette"), ca să ne-o pună și pe cea de a doua și să luăm grade și pentru alți colegi. Apoi mergem direct la Flotila Leu (comandor Romanescu), care ne „speriase tinerețile" și care se poartă și el, în aceste momente, cum nu se poate mai drăguț. În fine, decolăm urmăriți cu

compătimire de privirile celor rămași. Timpul e minunat, plafon nemărginit și drumul decurge excelent. Zburăm perfect în linie dreaptă, trecând peste zone interzise, căci nu ne mai interesează nimic. Brăila, Galați, Reni, toate rămân în urmă, ușor în dreapta. Câștigăm față de drumul calculat 50 de minute, cu vânt de spate, și sosim la Odessa aproape în timp record. Nu pot să descriu explozia de bucurie pe care a făcut-o sosirea noastră, din diverse motive, cel mai important fiind avasarea în grad. Paula m-a găsit și aici. A venit cu eșalonul rulant și asta îmi face și mie bucurie, pentru că am putut ține măcar o promisiune. Se aude însă că plecăm la Iași. Nu mă bucur pentru că aici, la Odessa, am dus-o bine, mai ales cu gazdele noastre.

**24 martie.** Nu putem zbura, terenul e grozav de moale și, reîntorși în cantonament, remarc delicata atenție a lui Valy de a-mi mulțumi, prin drăgălașa ei manifestare discretă, pentru micul serviciu pe care i l-am făcut ducându-i o scrisoare la domiciliul speranțelor ei de viitor, la București. M-a așteptat jos, în umbră și frig, până ce am trecut, apoi am făcut câțiva pași împreună.

Iar îmi pare rău că plec. Păcătoasă fire! Mă obișnuisem cu ceaiul de frunze de gutui, de la ora 18.00, servit cu prăjiturelele făcute de Olga Kuklova, mama fetelor. În seara zilei, avem o mare petrecere cu generalul „Pipițu", la care participă cam tot Corpul Aerian, cu trei dintre categoriile lui de aviație: Bombardament Greu, Recunoaștere Vânătoare și Asalt. Lipsesc *Stukas*-ul și Legătura. Se formează un colț al promoției noastre, care devine cel mai animat, cam 20 de locotenenți, adică trei sferturi din câți suntem pe front.

**25-29 martie.** Din când în când, se mai zboară, dar nu mai am chef de nimic. Încep să fiu demoralizat și nu

sunt singurul. De ce atâtea jertfe dacă nemernicii din țară nici nu mișcă? Rușii au trecut și Prutul; unde se vor opri, oare? Aștept să plecăm de aici, de la Odessa, și îmi pare tare rău.

Pe 19, sublocotenentul Petruș Alexiu primise un avertisment, dar astăzi a venit sfârșitul: el și observatorul lui, sublocotenentul Niculae Tiței (1941), loviți de ACA și incendiați, se zdrobesc de pământ. S-a dus și Petruș, cu figura lui blândă, între copil și adolescent!...

**1 aprilie.** Plecăm, nu plecăm. Păcăleli, păcăleli. Trăim cu febrilitate aceste ultime zile, petrecute în oraș, ca într-un sfârșit de veac. Încep să mă atașez de hazeaica mea și, în special, de Valy, care este așa de calmă, de drăguță, cu ochii ei de cicoare și cu buclele de un blond deschis, deși știu că atașamentul nu duce la nimic bun. Creează numai suferințe în zilele pe care le trăim.

Câteva misiuni încă. Frontul se cedează sistematic noaptea, dar în ordine, parcă se mai vede o brumă de organizare. De la *Henschel*, unul cade în primele linii; cu spiritul care îi caracterizează, alții aterizează cu orice risc, în teren necunoscut, și reușesc să-l culeagă chiar de sub focul inamic. Și asta ca și când totul ar fi normal!

**5 aprilie.** Aflăm că ieri Bucureștiul a fost bombardat de americani cu 350 de bombardiere venite de la Foggia, din Italia de sud, însoțite de nu mai puțin de 119 vânători P-38. Noi nu putem interveni. Au provocat mari pagube în zona Calea Griviței–Gara de Nord. Alaltăieri, la opera din Odessa, am văzut „Carmen"; aseară - cu Valy - „Aida", mâine e anunțat „Corsarul", dar pe... corsar mă tem că-l vor „prinde" rușii.

În dimineața asta plecăm. Plecăm cu toată părerea de rău și numai că nu plângem (bărbați fiind). Pe drum spre aerodrom, găsesc un biet ostaș român bolnav. De

abia se târa. Îl iau în mașină și, de la teren, cu un avion, îl trimit la Tecuci. Există un Dumnezeu pentru unii! Sosim și noi pe Tecuci. Iată-ne în țară, sper ca măcar acum lupta noastră să capete un aspect mai înverșunat. Și Ploieștiul a fost bombardat, cu 95 de aparate *B-17* și cu 135 de *B-24* (*Liberator*). Oare cum or fi arătând?

**6 aprilie.** Mircea Șenchea, impulsiv și copilăros cum a fost întotdeauna, zboară la Odessa și, după multe peripeții, într-un oraș care arată ca un vulcan, convinge familia să vină la Tecuci. Nu știu dacă argumentele lui sau spaima de ai lor, care revin și revin cu represalii, îi face să părăsească tot și să facem saltul în necunoscut. Se pare că, de acum încolo, vom avea „griji". Nu pot spune că nu mă bucur, măcar pentru Valy. Dar ce puțin înseamnă viețile și destinul oamenilor! Cât de greu trebuie să le fi venit bătrânilor. Le-am închiriat două camere aproape de noi, în oraș.

**8 aprilie.** O misiune frumoasă la Iași, cu Șerbănescu, un schimb politicos de focuri cu vânătoarea rusă și, la întoarcere, avionul meu nu mai funcționează bine. Pun pompa auxiliară și, preocupat, întreb prin radio care este localitatea care se zărește în față. Șerbănescu răspunde: „Este Bârladul!" Asta exact în momentul în care mă lasă motorul... Terenul de dedesubt nu este prea încurajator, reușesc totuși să-l pun pe burtă, nu fără oarecare emoții însă, pentru că cele trei tone ale lui, fără motor, cad ca o piatră. Trebuie să țin un picaj susținut, pentru a menține viteza limită de vreo 130 km/oră, ca să mai poată fi controlat. Formația face un tur, să mă vadă, ca niște berze care au pierdut un pui, și pleacă mai departe după ce am ieșit din carlingă, când le fac semn cu mâna că totul e în ordine. Orașul ăsta îmi aduce aminte de Adriana; oare unde o mai fi Adriana

de pe strada Culturii, Adriana de care m-am despărțit la ducere, chiar la Odessa?

**11 aprilie.** Mi-au trebuit câteva zile ca să reintru în ritm. Am făcut rost de alt avion, cu care fac o însoțire de *Henschel*-uri de pe Roman. În sector lucrează minunat și „Căprițele" - *Henschel*-ul *123*, micuțul biplan german -, câte cinci, câte cinci, în formații perfecte. Cel puțin aici, frontul e stabilizat; ba, la nord de Iași, am mai și câștigat puțin teren. La ultima ieșire, angajăm trei contra șase o luptă aeriană cu *La*-uri (motor în stea) și *Yak*-uri *7* sau *9* (e greu să le deosebim, unii spun că sunt totuși *Yak*-uri *3*, cele mai bune). Reușesc să dobor unul, care intră în pământ la nord-est de Tg. Frumos. Este prima întâlnire și prima victorie pe pământul nostru. De observat lipsa de combativitate a rușilor, au „roit-o" pur și simplu (Bucureștiul bombardat încă o dată?). Dar nu suntem chemați să intervenim.

**15 aprilie.** Suntem pe Bacău, așteptând vizita mareșalului Antonescu pentru a-i face protecție într-o vizită pe front. Nu vine azi și, în lipsă, după o scurtă raită în oraș, decolăm și mai trecem odată prin sector. Spre seară, angajez cu Milu și cu Scordilă o luptă aeriană cu două *Douglas Boston*-uri, pe care le doborâm în flăcări la sud de Hârlău, vest de Tg. Frumos. Au sărit din ele, deschizându-se, trei parașute. Șerbănescu, care comanda patrula, nu a putut interveni, deoarece o barză i-a retezat, în zbor, o bucățică din profundor și avionul nu mai era echilibrat (în aceeași situație, un avion german a fost pur și simplu doborât și, pierzând o bucată mai mare din profundor, nu a mai putut fi controlat).

**16 aprilie.** Una dintre cele mai ghinioniste zile de la un timp încoace. Cu baza la Tecuci, pendulăm între Bacău

și Roman; azi decolăm de pe Bacău. E și „Bursucu" aici (locotenentul Gh. Butnaru), cu o escadrilă de *IAR 80*, din Flotila a 3-a, a lui Make Mărășescu, într-o însoțire de *Ju 88*, cu întâlnire la Buhăești, la 4 000 de metri. Pe o vreme splendidă, vizibilitate minunată (se văd munții hăt, departe!), zburăm peste Iași, la nord obiectivul fiind satul Cârpiți. Bombele cad pe obiectiv, nu e nicio reacție ACA, nici vânătoare inamică și, după ce le băgăm în linii, ne întoarcem în vânătoare liberă, patrulând pe linia Iași–Târgu Frumos–Hârlău. Aproape de Podul Iloaiei, sub noi, șase *Yak*-uri, cu respectiva stea roșie pe ele! În lupta angajată, două *Yak*-uri sunt date jos, omologate de Șerbănescu și, respectiv, de Economu. Între timp, lupta se duce clasic, adică rușii ne lasă spațiu liber spre ei, dar fiind cam la limită și dincolo de linii, rupem lupta și pornim spre casă. Aproape de Bacău (becul roșu clipea), văd la dreapta șase avioane de bombardament. Mergeau spre front și, cum era natural, de la distanța aceea, am crezut că sunt germane. Fiind la sfârșitul misiunii și știind că nu mai am muniție (de foarte multe ori, din cauza evoluțiilor acrobatice din luptele aeriene, benzile de la mitraliere și tun se încurcă și chiar dacă mai există ceva muniție, armamentul nu mai merge; este chiar cazul de acum), am renunțat să mai anunț la radio că văd avioane în dreapta etc., numai că, puțin mai târziu, le vede și Șerbănescu și virează scurt înspre ele. Au viteză mare, pentru că, de abia după vreo patru minute le prindem. Sunt dintre prietenii noștri de ieri, *Douglas Boston* adică, fără vânătoare și la vreo 4 km la noi. Fără armament, mă apropii pentru a le vedea mai bine. Cred că la astea ar merge atacul clasic gen Lützow[73], adică

[73] Günther Lützow (1912–1945), colonel, comandant de grup, as al *Luftwaffe*, creditat cu 110 victorii la inamic obținute în 310 misiuni de luptă (o victorie la trei ieșiri), majoritatea pe Frontul

așa cum acesta, cu mult înainte, ne-a făcut o demonstrație la Pipera. Suntem însă în extremă limită de benzină și trebuie, cu regret, să renunțăm. De abia mai prindem terenul de la Roman.

**17 aprilie.** Astăzi, nu avem chef de zbor și totuși, pentru că 12b este dat, în fine, disponibil, ies cu *Ju*-urile la Lespezi, la nord de Pașcani. La întoarcere, mă apropii mult, în formație de paradă, de o patrulă, încercând să recunosc pe cei din echipaj, dar cu căștile și măștile lor de oxigen sunt greu de identificat. Caut pe oricare dintre cei din 1941: Dan Stoian, Alexandru Sârbu, Victor Toma, Mircea Paraschivescu, Traian Vasiliu... Este a doua zi de Paște și sunt bucuros că nu am pierdut niciunul scoțându-i din linii. În cea de doua și ultima misiune a zilei, ieșim în forță, de pe Bacău, cu zece avioane. Măturăm sectorul și, spre Iași, dăm de *Il-2*-uri, sunt puzderie, vreo 30, cu vânătoarea respectivă. În lumina confuză de amurg se încinge o luptă apocaliptică; trage și ACA-ul, trag și trupele terestre, este un adevărat foc de artificii. Mie, din toată chestia asta îmi revine un *Il-2*; probabil l-am doborât.

**18 aprilie.** Mi-a scris Norica vreo câteva rânduri. Nu vrea să mă uite și i-am răspuns cam așa: „Prietenă dragă, astăzi pot fi iarăși aproape de tine. Zilele grele rămân în urmă. Îți sunt dator atâta bucurie încât nu știu cum am să fac să ies cu fața curată. Dar să încerc. Mai întâi, a venit un ghiocel înflorit, simbol al vieții care triumfă, a venit de departe și, pentru că era așa de alb, așa de pur, a venit din însuși sufletul tău. Mlădioasă ca o liană te-ai aplecat introspectiv și l-ai cules, apoi,

---

de Est, în al Doilea Război Mondial, câteva însă și în Războiul Civil din Spania.

apropiindu-l uşor de buze, ai trecut în cupa lui vorbe de vrajă şi vis. Peste apele adânci ale ochilor tăi au fluturat pleoapele şi Norica a rămas săracă, pentru că toată fericirea pe care o adunase în sufletul ei a dăruit-o unui om care i-a trecut alături de viaţă. A rămas săracă, dar ochii ei erau ca două boabe de rouă între petalele delicate ale unui trandafir, cărora soarele, prin jocuri de lumini şi umbre, le da infinite nuanţe. Adânci şi limpezi, oglindeau mulţumirea sufletului tău. Nimic nu e mai frumos decât dăruirea dezinteresată a ceea ce e bun, frumos şi omenesc în noi. Dăruirea care apropie. Eu cred în stele, Norică, deşi stelele sunt atât de departe."

Dacă mă gândesc, povestea asta mă amuză de parcă aş fi la liceu, cu şapte ani în urmă. Cred că am rămas aceeaşi iremediabilă fire romantică.

**19 aprilie.** Iată, în sfârşit, după o lungă tăcere, prima veste de acasă; de fapt, „de acasă" este impropiu zis, pentru că nu este din Bucureşti, ci de la Frunzăneşti. În urma bombardamentului de pe 4 aprilie, care a distrus o bună parte din Calea Griviţei şi capătul Caraimanului pe care stăm noi, au fost cuminţi ai mei şi au plecat - cu căţel, cu purcel - la ţară, lăsându-l acasă numai pe tata, cu băbuţa care ne ajută la menaj. El nu a vrut în ruptul capului să părăsească locuinţa şi sunt fericit că au scăpat uşor faţă de sutele de familii care şi-au pierdut totul. Îmi scrie şi Lily, e tare amărâtă, mai bine-zis deprimată. Bombardamentele i-au omorât un frate. În fine, ce mari sunt durerile lumii dacă te gândeşti şi la alţii!

**20 aprilie.** Răspund lui Lily. Îi răspund fără emoţie, parcă ar fi Viorica din Huligani. Ce rău sunt când fac asemenea comparaţie şi totuşi ce sincer sunt. „Lily, sunt alături de tine cu tot sufletul în marea durere care te-a lovit. Tot ceea ce se întâmplă intră în cuprinsul aceluiaşi

cuvânt: soarta. Deasupra tuturor durerilor, deasupra tuturor greutăților, suflete bune, suflete mari se ridică și înving. Singura mare virtute rămâne resemnarea pentru întâmplări de deasupra noastră, împăcarea cu ceea ce va veni. Adună-ți toate tăriile, Lily, și așteaptă. Acolo sus este o dreptate care veghează peste oameni. Oare tu, fată de preot, ai ajuns până acolo încât să nu mai poți crede? Întreaga noastră viață nu este decât o zbatere, un zbucium ca să te ridici mereu deasupra, și pentru asta trebuie să știi ce vrei și ce poți. Eu vreau să cred că nu ești o învinsă, sunt convins că vor veni și timpuri mai bune. Pentru asta ne zbatem pe pământul drag ție, al Moldovei. Fată cu suflet ca pâinea caldă, de ce ai dat oare peste un om rău? Cum poate fi numit un om care nu vrea sau nu poate să te iubească?"

Bucureștiul este bombardat din nou cu *B-17* și *B-24*, escortate de *Lightning*-uri și de *Mustang*-uri. Nu suntem chemați să intervenim. Escadrila 78 Bombardament Litoral, care acționase inițial la Palas (un aerodrom foarte mic, folosit de LARES), în compunerea Comandamentului Aeronaval de sub comanda amiralului german Brinckmann[74], apoi la Ciocârlia, ieșind din compunerea comandamentului, se mută pe terenul de la Ianca și, unindu-se cu ce mai rămăsese din Escadrila 76 PZL 37 *Łoś*, formează Grupul 4 Bombardament (Anton Ștefănescu).

**21–26 aprilie**. Zilele se scurg între aerodrom, front, casă și gânduri. La aerodrom nu mă mai zbat prea tare, pentru că nu am avion. De curând, am primit vizita generalului german de armată Deßloch, comandantul

[74] Helmuth Brinkmann (1895–1983), viceamiral în *Kriegsmarine*, în al Doilea Război Mondial, fost căpitan pe cuirasatul *Prinz Eugen*, amiral al Mării Negre.

Flotei a 4-a, adică, de fapt, comandantul întregii aviații a frontului de est, aripa sudică. Mi se pare rece. Nu e simpatic, deși ar vrea să fie. Pe noi nu ne interesează decât în măsura în care este în stare să ne dea avioane. Restul... Din când în când, incidental, am mai făcut câte un zbor. Frontul la nord se menține pe vechea linie Pașcani–Târgu Frumos–Podul Iloaiei, nord Iași–Ungheni, sud Orhei–Dubăsari. În est, sunt mici variații. La Tighina, au spart frontul, stabilind un mic cap de pod pe care bombardierele germane îl pisează într-una. Din nord, nu este motiv de îngrijorare, însă mi-e teamă. În sudul Basarabiei, hoardele – căci hoarde sunt! – ar putea trece pe acolo. Am văzut ieri o coloană de prizonieri pe frontul de la Iași. Sunt oribili. Între ei erau și opt femei, care nu mai aveau nimic feminin în ele. Luptaseră cu arma în mână, până în ultima clipă. De acasă am iarăși vești. După cel de-al patrulea bombardament, nu au mai rămas pe toată Calea Griviței decât câteva case întregi, pe partea stângă cum intri în oraș; cele de pe dreapta, de lângă calea ferată, au fost făcute praf și pulbere de covoarele de bombe. Bombe răzlețe au căzut, inevitabil, și pe Caraiman, dar nu au atins casa noastră. Nu știu de ce, dar nu încerc niciun sentiment de părere de rău sau de teamă. În sinea mea sunt fatalist. Așa a fost să fie.

Seara, pentru câteva momente mă așteaptă bucuria intensității trăirii din priviri. Ochii de cicoare ai lui Valy îmi vorbesc ca dintr-o carte deschisă, mai mult decât buzele moi, decât mâinile catifelate. Minunat lucru să trăiești prin privire, prin ochi să te reverși spre în afară ca o apă într-o albie prea strâmtă. Nu cred că Mircea cu Tania (a doua fată a familiei Kuklov) încearcă aceleași sentimente. Și aici, ca și peste tot trăiesc într-o încântare din care, totuși, îmi lipsește ceva, dar asta face parte din fire și firea este... un alt capitol. Am citit *Drumul Magic*, al doilea volum din Tudor Ceaur Alca.

Mi se pare bun pentru că este aproape de sufletul meu așa cum e scris.

**27–29 aprilie.** Situația frontului este ușor îmbunătățită. În trei zile, sovieticii au schimbat de două ori centrul de activitate aeriană. Pe 26 la Tighina, pe 29 masiv Iașii. Au scos toate categoriile: *Il-2*-uri, *Yak*-uri, *La*-uri, *Pe-2*-uri și *Boston*-uri. Ca niciodată, nici reacția noastră nu s-a lăsat așteptată. Nu am avion, de abia am ciupit o misiune din alarmă contra unui *Boston* care zbura destul de jos. Spre supărarea celor de la sol și a mea personală, a scăpat înainte de a-l ajunge, intrând în plafonul de nori, și nu a mai fost de găsit. Pe Ianca lucrează Grupul 4 Bombardament, format din Escadrila 78 Litoral și o altă escadrilă (76) de *PZL Łoś*. În 1940, după invazia Poloniei, s-au refugiat pe aerodromurile noastre toate tipurile de avioane poloneze, de la cele de școală până la cele de război: *PZL*-uri, *Czapla*, *Karas*-uri, *Łoś*-uri și altele, care au rămas în dotarea aviației noastre. Cu un astfel de bombardier *Łoś*, care la timpul lui era performant și de mare viteză, dar acum perimat și întreținut necorespunzător, Escadrila 76 – executând un bombardament la nord de Pașcani – pierde un avion doborât de vânătoarea inamică. Echipajul, comandat de sublocotenentul Acojocăriței, sare cu parașuta în teritoriul inamic și este făcut prizonier. Era 3 mai 1944.

**30 aprilie.** Sunt trist. Afară plouă, norii stau cortină de plumb și apasă peste bucurii. Am fost la biserică. Mă căutam pe mine însumi și nu m-am regăsit nici aici. Omule, te pierzi! Oare de nicăieri să nu vină nimic? Între lumini, în parfum de tămâie, sub bolta înaltă nu m-au atins decât ușor, în trecere, aripile cântului care cobora de sus de la cor, începeau ușor, ușor, apoi se înălțau, se întăreau în freamăt, în zbucium, în țipăt, ca să coboare

spre geamăt surd, apoi nimic. Din nou nimic. Acum de abia îmi vine în minte ce va trebui să scriu pe avion: „Panta Reii".

**7 mai.** Locotenentul rezervist Sorin Tulea[75], în patrulă cu Matei Ghica și Paul Virgil Stănculescu (1941), bombardând o pădure la Valea Seacă, este lovit și doborât de vânătoarea inamică; sărind cu parașuta, ultimul din avion, cum impun legile onoarei (ca și la marină), este lovit de propriul profundor, fracturându-și ambele picioare și, la contactul cu pământul, leșină de durere. Molestat de localnici, care îl cred inamic, de abia e scăpat de nemți și trimis în spital la Trifești (va fi marcat toată viața).



Sorin Tulea

**10 mai.** Câteva zile de zbor, pe care nu le-am notat în detaliu din lipsă de timp și oboseală. Pe 5 mai, americanii au bombardat din nou Ploieștiul, cu 485 de bombardiere (19 doborâte de ACA și de vânătoare). Flota ne interzice însă ca să participăm contra lor. Acționăm numai ca grupare operativă de front, contra rușilor, în toate sectoarele. Ieri, 9 mai, a venit din nou Deßloch, cu aceleași vagi promisiuni, dar fără nicio înfăptuire efectivă. Materialul se lasă așteptat. L-am ales totuși „nașul Grupului" (te faci frate cu dracul până ce treci puntea). Tot azi, am primit de la „Pipițu" decorația „Steaua României" cu spade și panglică de „Virtute Militară" în gradul de cavaler.

[75] Erou al Grupului 5 Bombardament Greu, locotenentul (r) Sorin Tulea (1915–2005) a reușit să scape cu viață, într-un final, și să-și relateze aventura de pe front și din penitenciarele comuniste în cartea *Amintiri din războaie neterminate* (2003).

**11 mai**. Pe terenul de la Tecuci, o lene generală i-a cuprins pe toți după meciul de volei la care echipa mea câștigă 24 de înghețate de la Escadrila 47 și toți stau întinși, care pe unde poate. Din afacerea asta m-am ales cu un picior scrântit și obosit mort. Dar ce nu face omul pentru glorie? Pe la ora 10.00, primim ordin să lucrăm de pe terenul de la Leipzig. Plecăm șase avioane, două ale mele și patru ale lui „Chițu", cu misiunea de vânătoare liberă în zona Grigoriopol, unde se dă contraatacul german pentru lichidarea capului de pod pe care rușii îl apără cu înverșunare. Este vorba de zona celor două sate, Speja și Șerpeni, din sudul buclei mari pe care Nistrul o face la est de Chișinău. Cu celulele în linie de luptă înaintăm cu direcția 30°. Este o pâclă ușoară. Peste câteva minute de zbor, suntem la 5 000 de metri înălțime. Apare Prutul. În stânga noastră, spre vârful planului, se văd Hușii, cu unghiul celor două șosele care intră în oraș. Încet-încet, lăsăm Chișinăul tot la stânga în urmă și pătrundem în zonă. Speja arde ușor, urmele obuzelor se văd ca niște carii negre peste pământul înverzit. Trecem Nistrul în teritoriul sovietic, când deodată, coechipierul șefului de patrulă de la Escadrila 56 anunță: „Avioane inamice în stânga!". După felul în care merg, deși sunt departe, îi recunoaștem ușor... sunt rușii. Aparatele noastre de radio însă nu funcționează prea bine (cele noi, *Fu.G.16*, acordate cu cristal de maistrul Prodan). Coechipierul meu, impulsiv, se grăbește la atac și se descoperă fără o manevră care ar fi fost necesară în prealabil ca să ne dea superioritatea prin surprindere. Avioanele inamice umplu tot cerul, răspândindu-se în toate direcțiile și este imposibil să mai realizăm ceva. După câteva manevre strânse, prind din spate un *La-5*, dar viteza este așa de mare din cauza picajului pe verticală, cu tot motorul redus, încât comenzile devin dure și nu mai pot corecta rafala. Nici ceilalți nu sunt mai norocoși, dar rămânem stăpâni pe

spațiul aerian, în care patrulăm în voie, interzicând accesul oricărei categorii de aviație inamică. Aud în cască „adunarea la Chișinău, la 2 000 de metri" (este vocea lui „Chițu") și mă îndrept într-acolo, apoi, în formație strânsă, plecăm spre noul teren de lucru al zilei de azi, Leipzig, lângă Basarabeasca, importantul nod de cale ferată din sudul Basarabiei. Urmăresc atent harta. Este primul zbor în zona aceasta. Părăsim Bykul, tăiem Botna și intrăm în valea Skinoasei ca, după circa 15 minute de zbor, să descoperim terenul. Este mare și are în lucru o pistă betonată. Aterizăm și tragem pentru asistență la Grupul 1 german, comandat de maiorul Vise, din Flotila 52, vechii noștri prieteni. Împărțiți 2–2–2, eu nimeresc la Escadrila a 3-a. Am fost extraordinar de plăcut surprins de felul în care ni s-a acordat asistența tehnică necesară lucrului în sector. Bunăvoință, pricepere și iuțeală peste așteptări. După alimentare și după masă (asta cam pretențios spus: un ou, o felie de pâine și ceva dulce, pe care le-am terminat cu plăcere), plecăm în cea de-a doua misiune de vânătoare liberă. De data asta, trecem Nistrul tot la 5 000 de metri, la Tighina, zburăm peste Tiraspol, și mă uit cu nostalgie la locurile care ne-au fost oarecum dragi, pe care o vară întreagă, din martie până în august le-am avut mereu în ochi. Le privesc acum tot cu aceeași curiozitate, însă farmecul barierei de la Nistru, a zidului chinezesc despre care nu știam nimic, e rupt acum.

Am fost dincolo, până la Don, deși poate n-am fost „dincolo". Peste tot, distrugeri și distrugeri. Zburăm spre nord-vest, în lungul Nistrului, pe malul stâng, și intrăm în curând în sectorul în care se dă efortul nostru. Nicăieri însă nimic!... Intrăm la noi, virând în stânga, și patrulăm invers, pe malul nostru, când deodată, descopăr siluetele unor *La-5*-uri, mai jos ca noi și în stânga, chiar pe apa Nistrului. Pic pe ei ca un uliu și prind unul de coadă, trăgând cu tunul și mitralierele. Simțind rafala,

virează brusc spre stânga, chiar dacă știe că spatele la inamic înseamnă pieire, nu are ce face și rafala intră în el. În spatele lui este „Nenicu" (adjutantul Ioniță), care face S-uri ca să mă protejeze, dar niciun inamic nu mai apare de nicăieri. Degajăm stânga-sus și dăm peste 17 *Pe-2*-uri care veneau în sector dinspre Razdelnaia. Pun din nou contactul la armament, încercând o rafală, dar nimic nu mai pleacă. Zborul acrobatic a încurcat din nou benzile. Mă apropii lateral de ei, cam la 300 de metri, și îi chem prin radio pe ceilalți care mai aveau muniție, indicându-le: „Formație de 17 *Pe-2*-uri la Razdelnaia, la 2 500 de metri, cu direcția Grigoriopol". Trec Nistrul și bombardează Speja. Ceilalți nu pot sosi la timp, sunt împrăștiați în toată Transnistria, după *La*-urile care au fugit spre est ca potârnichile. Părăsesc „însoțirea" de *Pe-2*-uri cu regretul în suflet și mă îndrept spre Leipzig. Avionul meu devine indisponibil, o conductă de glicol se sparge, încă un prilej de a vedea cum lucrează dracii ăștia de nemți de la *Iotke* 52. În mai puțin de 40 de minute, este gata o pană, care la noi ne-ar fi ținut cel puțin o zi. Pe teren vine și „Bâzu". Mă întrerup un moment din scris, în sala piloților, unde scriu în fugă notele acestea. Controlorul financiar – în viața civilă – Coltov, din Tighina, soldat în compania de pază, un virtuos al viorii, cântă *Avant de mourir*, și cântă cu atâta patimă, așa de simțit, că trebuie să mă întrerup, să stau cu capul între mîini și să privesc, unde Doamne?, așa în gol, în trecut, în viitor, cu bucurie, cu tristețe... Nu știu altceva decât că clipa este sublimă și pierdută. Vraja se rupe odată cu firul melodiei stinse, totuși privesc departe-departe și nu mai simt larma care a început în jurul meu. De altfel, în sala piloților nu este multă lume, dar fiecare trăiește în ritmul său.

Rămăsesem la „Bâzu". Îmi întinde mâna ca unui vechi prieten. Omul ăsta, pe care cred că îl prețuiesc, just are multe calități umbrite de patimi, dar simt că

îmi acordă o deosebită considerație. Să fie aprecierile personale sau vorbele celor pe care i-am câștigat printre mărimi?

„Dido" Greceanu a venit cu o patrulă din Grupul 7, cu baza pe Bacău (Grupul 7 este mult mai restrâns acum), cu aceeași misiune. Azi, ca și mine, nu a făcut mare ispravă, dar diferența e mare în numărul liniilor trasate pe ampenaj: la el aproape de 40, nu-i vorbă că a și luptat cu tenacitate pentru omologări, în cursa cu Șerbănescu, ceea ce pe mine nu m-a preocupat aproape deloc. Plecăm de aici în cea de a treia și ultima misiune a zilei. Urcăm încet, de data asta, pe malul nostru al Nistrului, ca să avem lumină favorabilă. După câteva minute de patrulare, amicii apar. Se încinge o încăierare zdravănă, dacă ar fi și Popescu-Ciocănel ar zice că nu se vede om cu om, numai „Chițu", mai norocos, prinde unul, alți doi caută să-i cadă în spate, dar nu-l prind decât pe coechipier, în care trag. Ca să-l degajez, pic de sus, cu 600 km la oră, și trec mult dedesubt, după rafala de degajare, apoi revenind în sus nu mai văd niciun avion. „Chițu" anunță prin radio: „L-am doborât!" Mă uit atent peste tot și văd avionul sovietic, în care trăsese el, picând cu fum în coadă. Puțin mai târziu, pe cer, ca un puf de păpădie înflorește o parașută. Pilotul rus se salvase. Lupta este ruptă. Ne mulțumim și cu atât, pentru că ușor, pe nesimțite, își face loc înserarea. Ne adunăm la Chișinău și pornim spre casă. În înserarea care se lasă, mecanicii grupului au bucuria unei legănări din aripi. Fiecare victorie a noastră este o bucurie a lor manifestată cu aruncarea capelelor în aer. Încă o zi măsurată de tictacul uniform al ceasornicelor se scurge în neant.


„Dido" Greceanu

**12 mai.** Înfierbântaţi de încăierările de ieri, pornim şi azi la vânătoare liberă, dar de data asta în sectorul Paşcani. Urcăm pe valea Siretului, Adjudul rămîne în urmă în unghiul râurilor. Cu bătrânul meu *35* (reluat de nevoie) care mi-a făcut numai necazuri cu armamentul, nu mai aud nimic nici la radio. Deodată, îl văd pe Greceanu că face viraj la stânga şi pică uşor spre pământ cu trenul scos. El este cu „treisprezece" şi după câte înţeleg l-a lăsat motorul. Totuşi, deoarece se menţine în aer înseamnă că se ajută cu pompa auxiliară, aşa că nu poate fi prea grav. Cu turaj redus reuşeşte să prindă terenul. Îi tot dăm târcoale până ce îl vedem aterizat, apoi ne întoarcem în sector, dar nu mai avem o dispoziţie grozavă. Cei ce sunt des lângă „zeiţa neagră" devin superstiţioşi şi noi suntem printre aceia. Un semn, un vis răstoarnă o stare sufletească. Patrulăm în sector fără convingere şi fără să întâlnim nimic şi, după o oră, ne întoarcem acasă. Mă delectez cu minunata *Istorie a lui Mihai Vodă Viteazu*[76] pe care Bălcescu a scris-o cu atâta suflet. Mă entuziasmează de-a binelea triumful lui Mihai Viteazul, un îndemn pentru noi? Un exemplu? Poate şi una, şi alta.

Locotenentul (r) Matei Ghica evadează cu *Heinkel*-ul numărului *53*, ducându-l la bord pe magnatul Max Auşnit[77] şi aterizează în Cipru (se va întoarce după armistiţiu în uniforma engleză, lucrând pe lângă misiunea britanică în Comisia Aliată de Control, dar în 1947 o şterge

[76] Este vorba, după toate probabilităţile, despre cunoscuta lucrare *Românii supt Mihai-Voievod Viteazul*.

[77] Max Auschnitt, scris şi Ausschnitt (1888–1959), cunoscut industriaş român din era interbelică, evreu convertit la creştinism şi căsătorit cu o româncă, patronul Uzinelor Reşiţa ş.a., fugit în SUA de teama comuniştilor. Moştenirea sa rămasă în România a fost revendicată şi câştigată de urmaşii săi după evenimentele din 1989.

din nou, de data asta după Giulești, după ce s-a lămurit cu noii noștrii aliați).

**18 mai.** Perdelele negre de nori descoperă câte un crâmpei de cer albastru. Nu am mai zburat de mult (6 zile e mult!), întâi pentru că vremea e proastă, iar în al doilea rând pentru că nu avem benzină. Afirmația pare curioasă, dar acesta este adevărul: nu avem benzină. Nu sondele sunt de vină, ci posibilitățile de prelucrare a țițeiului, pentru că bombardamentele americane au atins rafinăriile (și astăzi au bombardat Ploieștiul, cu 206 bombardiere), dar pentru noi ordinul e clar. Nu intervenim la americani, ci în vânătoare liberă, la Grigoriopol. Acolo cred eu că se dă o luptă, de fapt o diversiune pentru a ușura frontul nordic moldovean. Evenimentele vor arăta adevărata motivație. Urcăm ușor sub plafon, la 1 000–1 200 metri. Spre răsărit, spărturile se răresc. Pe alocuri, ploi locale pe care le ocolim în viraje ușoare. Peste tot, curcubeie de o strălucire altfel decât se văd de pe pământ. Iată neclare îngrămădirile de case ale Chișinăului, în stânga. Trecem mai departe spre Nistru. În cotul de la Grigoriopol, o bucată de timp bun între doi piloni de ploaie, este un fel de poartă naturală în care nu încăpem toți șase deodată și de aceea intrăm doi câte doi. Ieșiți dincolo, timpul bun se mai lărgește, dar de abia mai avem vreme să ne dăm seama de aceasta că, de la o margine de nor, vedem picând vreo 16–20 de *Il-2*-uri, aruncând bombe și trăgând cu armamentul de bord. Sunt escortați de 12 *Yak*-uri peste care patru ale noastre dau buzna față în față. De la distanță văd unul, n-aș putea spune dacă vine sau se duce și, încordat, cu degetul mare pe butonul tunului și cu arătătorul pe trăgaciul mitralierelor, aștept. Crește în vizor neînchipuit de repede, deci vine. Deschid rafala de la distanță, ca să obțin cât de cât o mică superioritate psihologică. „Prietenul" meu însă,

temerar, nu se sfiește să-mi țină piept. Față în față, ca doi cavaleri din alte vremuri (dar cu alte mijloace), tragem amândoi. Văd trasoarele pe lângă mine, dar nu mă gândesc o clipă că aș putea fi atins. Încă puțin și *Yak*-ul se ferește printr-o fentă scurtă, altfel cred că nu aș fi schițat nicio mișcare să nu intru în el, parcă eram fascinat, parcă nu mai eram lucid când ne-am încrucișat ca două fulgere, la câțiva metri unul de altul, cu peste 1 000 de kilometri la oră (viteza însumată). Apoi virez scurt, peste umăr, ca să-i cad în spate. Coechipierul meu înoată și el pe undeva mai jos. Acum suntem în cerc vreo nouă avioane, am patru *Yak*-uri în față, dar nu pot strânge virajul mai mult ca ei la viteza cu care zburăm, și *35*-ul meu este gata să sară în angajare, tremură ca un arc încordat prea mult. De la vârfurile planurilor, fileurile mari, albe, ale vaporilor de condensare se desprind în curbe elegante. Trag fără convingere, mai mult ca să nu părăsesc lupta. De altfel, nici *Il-2*-urile nu insistă, aruncă bombele și o întind grăbite, lăsându-ne pe noi, vânătorii, să ne răfuim între noi. Este o luptă de iad printre norii negrii și prin ploaia care nu știu pe unde pătrunde și mă udă pe mâni și pe față. La un moment dat, pentru a treia oară în a 51-a luptă aeriană, sunt încolțit. Simt cum un avion din spate se ține scai în toate evoluțiile. Un sentiment de apăsare se lasă pe conștiință, pe suflet, pe creier: De ce, Doamne? E ca o greutate care se va mări din ce în ce și pe care, la un moment dat, nu o voi mai putea ține pe umeri. Manevră după manevră. Zadarnic. În sus urcă pe undeva din adâncuri o mânie oarbă neputincioasă, însă aproape e cortina neagră a unui nor de ploaie. În momentul în care văd prin stânga trasoarele lui roșii, aproape, foarte aproape, bag picior dreapta și merg derapat. În felul acesta sunt liniștit pentru că față de o corecție a lui normală, numai ghinionul ar putea face să mă lovească. Norul de ploaie se apropie. Arunc o privire în urmă, într-un „S"

grăbit. Patru din opt *Yak*-uri se țin în fir. Unul singur însă e periculos, pentru că e mai aproape. Schițez la intrarea în nor un viraj vădit spre stânga, însă în nor virez brusc spre dreapta și cobor sub el, la limita plafonului, și aștept. Rusul iese din el, dar înclinat pe stânga, nu mă vede, deoarece mă acoperă cu propriul lui plan. Acum virez și eu stânga și îl prind din spate. Deschid rafala, dar tunul tace. Iar s-a încurcat banda? Pentru a câta oară? Hotărât lucru, am ghinion! Păcat de manevra așa de frumoasă! De abia acum rusul își dă seama de cursă. Se zbate în fața avionului meu ca un pește. Rolurile s-au inversat și, deși știu că îmi va scăpa, pentru că nu am cu ce trage, mă țin de el cu voluptate și îmi dau seama de panica din sufletul lui încolțit. Scăparea îi vine tot de la nori. Va crede că m-a păcălit. Rămân singur pe cer, la locul luptei, dar încet-încet, de după un nor din spatele unei perdele de ploaie, de mai sus sau de mai jos, unul câte unul, apar și ceilalți și, deși nu am doborât, cu toții am ușurat infinit mai mult situația trupelor terestre, atacul rușilor fiind grăbit și cu efecte minime. Uneori, luptăm numai pentru cei de jos, beneficiari merituoși ai noștri!

Adunarea prin radio la Chișinău. Închegăm celulele și pornim spre Leipzig. Observ o schimbare în dotarea Grupurilor 1 și 2 germane din Flotila 52. Toate avioanele sunt noi. După lipsa de până acum, pentru campania de primăvară, unitățile au fost dotate din plin cu material nou. Îl văd pe comandantul Escadrilei a III-a din Grupul 2, locotenentul Hartmann[78], cu cei 22 de ani ai lui, care a

[78] Erich Alfred Hartmann (1922–1993), alias „Bubi" (Băiețelul) sau „Diavolul Negru", după cum îi spuneau sovieticii, „cavalerul blond al Germaniei", faimos pilot de vânătoare, asul așilor celui de-al Doilea Război Mondial, cu 352 de victorii aeriene dintre care 345 numai împotriva rușilor, fiind implicat în peste 800 de lupte. Avionul *Me 109* pe care-l zbura era ușor de recunoscut



Erich Hartmann, cel mai mare vânător al tuturor timpurilor.

trecut cu mult de 220 de victorii; este dezbrăcat până la brâu, călare pe motor cu capotele date jos, lucrează ceva la mitraliere. La gât poartă Crucea de Fier cu Frunzele de Stejar în gradul de Cavaler[79]. Pare un copil, dar e demn de epopeile greceşti. Ni se dă aceeaşi asistenţă tehnică precum data trecută. Merge totuşi puţin mai greu cu alimentarea. Se simte lipsa benzinei, dar mai avem timp pentru o vânătoare liberă în care nu întâlnim decât avioane germane, *G*-uri, *Stukas*-uri şi *Fw 190*. Vin în formaţii mici, se rotesc şi pică precum nişte ulii, după ce au identificat ţintele privite de sus, din înalt. Ne strângem în formaţie de paradă şi facem un tur de onoare peste terenul lor.

**20 mai, ora 12.10**. Telefonul sună la sala piloţilor; Corpul Aerian ordonă o vânătoare liberă tot în sectorul Grigoriopol. O formaţie de 12 avioane, condusă de căpitanul Popescu-Ciocănel, îşi ia zborul de pe Tecuci.

---

după botul său negru. Disperaţi de câte pagube le-a produs, ruşii au pus un premiu de 10 000 de ruble pe capul lui, dar cu toate că a aterizat forţat de câteva ori din varii motive (lovituri ale ACA ori avarii produse de duelurile cu aviaţia inamică), va fi capturat abia la sfârşitul războiului de către americani care, conform înţelegerilor prestabilite cu aliaţii lor, l-au predat ruşilor, care l-au ţinut 10 ani în lagărele Siberiei, până în 1955, încercând fără sorţi de izbândă să-l compromită. După eliberare, a comandat prima escadrilă de avioane cu reacţie a aviaţiei militare vestgermane, botezată „Richthofen". La 44 de ani, era inspector al aviaţiei de război. În 1967 a fost avansat la gradul de colonel.

[79] Într-un final, va dobândi Crucea de Cavaler cu Frunze de Stejar, Săbii şi Diamante.

Sunt în patrulă cu Greceanu, coechipieri fiind adjutanții Panait și V. Florescu. O formație splendidă desfășurată de luptă. Urcăm ușor printre pâlcuri de nori, sunt *Cumulus castelatus*, dezvoltați mult pe verticală în coloane de forme bizare, cu bolți deschise, cu tunele minunate, feerice, de vis, printre care plutim fantomatic. Petice de cer, petice de pământ și, printre ele, 12 suflete cu speranțele și durerile lor. Ne apropiem de front. Verific încă o dată armamentul, aprind vizorul, un control rapid al instrumentelor de bord, apoi, cu ochii care vor să treacă dincolo de limită văzului, răscolesc spațiul spre răsărit. Trecem Nistru la 5 000 de metri și intrăm la ei, apoi zburăm paralel cu frontul spre Tighina. Cineva anunță: „Vânătoare inamică dreapta-jos". Se văd ca niște puncte negre în fundul unui acvariu imens, înnotând în adâncuri. Sunt cu cel puțin 3 000 de metri sub noi și deplasați spre dreapta. Capul formației noastre manevrează pentru a le cădea în spate, dar realizarea este nefericită pentru că se distanțează prea mult de noi. Pic și eu. Viteza crește, primul atac e ratat de toată lumea, apoi, 30 de secunde mai târziu, un *Yak* este lovit și doborât. Din el se salvează cu parașuta pilotul rus. În jurul parașutei, probabil de teamă să nu tragem în ea, se strâng celelalte *Yak*-uri, în cerc. Lupta continuă cu intensitate. Odată, trec așa de aproape de cel ce cobora în parașută, încât îl văd bine agățat în suspante[80], ținându-se cu mâinile în sus. Părea o marionetă, așteptând să vină odată pământul salvator. Fiecare apropiere a unui avion de el e o înfiorare. Dacă trage, dacă nu trage? Lupta devine încâlcită, dezlânată, individuală, de câteva ori îmi văd coechipierul făcând eforturi să se țină în celulă prin viraje care-i vin în întâmpinare, apoi nimic nu mai e clar, *G*-uri, *Yak*-uri, fieca-

[80] Corzile care leagă voalura (pânza unei parașute) de hamul (harnașamentul) ei.

re luptă pe cont propriu. Încă un *Yak* pornește în vrie pe drumul fără întoarcere și din el nu sare nimeni; atunci, nu am băgat se seamă, însă mai târziu am aflat că deasupra se plimba un bimotor *Pe-2* (de la Petliakov, constructorul său) care scăpase vederii noastre, probabil cu cineva important în el, deoarece vânătorii ruși roiau în jural lui; un bimotor protejat de 12 vânători nu este ceva obișnuit. Cele trei doborâri au produs panică în ei și, profitând de aceasta, adjutantul Panait s-a apropiat, a tras o rafală cu tunul și mitralierele și i-a desprins o aripă cu motor cu tot. În vrie, bimotorul a luat drumul celor trei *Yak*-uri. Ne întoarcem la Huși, pe micul teren de sus, de lângă cimitir. Acolo, de abia la numărătoare, vedem că lipsește unul dintre noi. Este adjutantul Vasile Florescu, căzut la inamic. Nimeni nu a putut să spună când și în ce împrejurare, pentru că finalul s-a desfășurat individual.

**22 mai.** Aseară, generalul a venit în mijlocul nostru, la o masă camaraderească, însoțit de minunata lui soție (o franțuzoaică între două vârste), de un spirit îndrăcit și de o voie bună, de asemenea în contrast cu von Lisingen (colonelul neamț de legătură de la Corpul Aerian), de asemenea de spirit, însă diametral opus ca nuanțe. Au ținut vie atmosfera unei seri în care doisprezece oameni, adunați din medii diferite, nu prea aveau ce să-și spună, mai ales în prezența mărimilor. În fine, pe la două noaptea, am reușit să „degajez" și să dorm puțin pentru că azi, la 8.00, să merg pe aerodrom. Chiar când soseam, avionul meu cel nou (*22*) pleca la Huși cu Sim[81], pentru că al lui, bătrânul *42*, nu era gata. Înciudat, de abia peste vreo 30 de minute mă sui în *42* (nu prea încântat) și plec la Huși, să schimb avionul. Numărul *22* e un minunat *Gustav 6* de ultimul tip, cu cabina *Galand* și cu toate

[81] Sublocotenentul (r) Ion Simionescu.

îmbunătățirile. Facem cu adjutantul Țurcanu, coechipier, o vânătoare liberă într-o celulă extrem de mobilă în același sector Grigoriopol. De data asta însă totul pare mort. Pe tot cerul nu se vede nimic. De abia la intrarea pe Nistru, văd departe de tot, siluete de avioane. Picăm pentru că avem înălțime și sosind în zonă văd un *Yak* în luptă cu un *G*-u cu însemne germane. După câteva evoluții în care *Yak*-ul nu mai putea să scape, văd ieșind din el o ușoară dâră de fum apoi, îmbrăcat în flăcări, cade în zbor neregulat ca o foaie moartă. În jurul lui, *G*-ul triumfător, face largi spirale, are un moment de neliniște când ne vede, dar după ce recunoaște însemnele, clatină din planuri și se duce acasă. Rămânem în zonă încă 30 de minute, după care ne reîntoarcem la teren, raportând în sectorul Grigoriopol nimic de semnalat (afară de confirmarea doborârii pilotului rus de către cel german). Mai norocoși au fost cei de dincoace, care au însoțit bombardamentul greu la Pașcani, deoarece în lupta degajată cu *Airacobra* au doborât patru dintre ele. În general, sectorul activ de luptă pentru aviație nu mai e pe Nistru după ce capul de pod de la Grigoriopol a fost lichidat. Grupul 7 îl pierde pe Flaviu Zamfirescu[82] în sus pe Siret, la nord de Pașcani, doborât în lupta aeriană.

**24 mai.** De nu s-ar deochea Corpul Aerian, că de câteva zile facem mereu vânătoare liberă. Azi pornim spre Pașcani. Luînd înălțime, avionul meu cel nou trage din greu. Nu e rodat și „sparge nuci" (expresie tipică pentru motoarele noi, care nu merg unși, din când în când dau un trepidaj) și, astfel, rămân cam în coada formației. Urcăm spre front pe valea Siretului. Cineva anunță: „Trage ACA-ul la Bacău". În față, în stânga, într-adevăr, se sparg

---

[82] Pilot brav, cu patru victorii aeriene la activ, doborât la 22 mai 1944 de vânătoarea americană.

pufuleţele negre ale antiaeriene (calibrele mici ale tunurilor jumelate automate au pufuleţe albe). Adjutantul şef Ion Milu vede primul şi anunţă: „Avion de recunoaştere inamic". Ca o haită ne repezim în urmărire. Bietul rus vrea să scape tăind drumul spre Târgu Frumos, nu-şi dă seama că tocmai asta are să-l piardă. Nenorocul lui e că ne vede târziu şi nu poate să coboare în timp util cei 3 500 de metri care îl separă de pătura de nori salvatoare de dedesubt. Lângă Roman, cam la 10 km est, îl ajungem, toţi aproape concentric; Milu este cel mai aproape şi îi revine de drept atacul. În dreapta mea, la 150 de metri, Costică Lungulescu îmi face strajă. Avionul sovietic se apără slab, câteva rafale doar, apoi uşor, parcă ireal, ca în filme, se desprind din el bucăţi din plan. Se înclină greoi ca o corabie obosită ce se duce la fund, se angajează vertical în vrie şi dispare în nori, dar un plan întreg în flăcări căzuse puţin înainte să atingă partea superioară a plafonului şi e acoperit vederii de plapuma albă de dedesubt. Ne învârtim puţin, căutând o spărtură, apoi trecem sub plafon şi dăm de el arzând într-o pădure, cu o imensă coloană de fum negru. Alături înflorise la sol o paraşută şi lângă ea, într-o poiană, încă două. Drama se consumase, ne mai învârtim puţin şi plecăm spre front. Tot sectorul e calm, doar la o lizieră de pădure trage artileria fără convingere, probabil că pregătesc ceva. Încolo... linişte. Aterizăm la Bacău, comentând doborârea *Boston*-ului. Milu pleacă cu *Fieseler Storch*-ul să-i aducă pe supravieţuitori. Tot Milu a adus ieri de la Chişinău un avion rusesc sanitar de tip vechi, aterizat forţat, în pană de benzină, şi rătăcit în zona Chişinăului. Construit rudimentar, din topor, ca tot ce este sovietic, îl oprim ca avion de legătură pentru Escadrila 56. Nu mai spun de peripeţiile prin care a trecut, căci avea steaua roşie pe el şi era să fie doborât în drum, de ai noştri, şi împuşcat la T-eu de starterul neamţ, care rămăsese cu gura căscată

etc. Ieșim de încă vreo câteva ori în misiune. Ce să fie liniștea asta pe front? Liniște prevestitoare?

**25 mai.** Din nou la Bacău. Ne-am învățat de ieri, dar azi nu ne mai cade nimic. Aici interesată nu este decât Madamme de Chapeau Rouge cu povestea ei (femeie de diplomat, a venit după „Bâzu"; asta înseamnă veacul al XX-lea cu libertățile lui!). Patru misiuni, patru plimbări, mai de seamă este conlucrarea cu „Moș Neață" - *IAR 39*. Bătrânul biplan de recunoaștere pe care îl protejăm în zonă face reglaje de artilerie pe linia frontului. Bieții băieți! Fără viteză, fără armament. Ce să mai zicem noi, cei de la vânătoare? După misiune, la liber, o vizită la Tg. Neamț, se zice că aici s-au cam obrăznicit rușii. Dar nici de data asta nu găsim nimic. În formație strânsă trecem peste teren la Tecuci. A venit „Petrișor" (Piotr). Petrișor este singurul „prins" al lui Milu, dintre cei trei care au supraviețuit doborârii de ieri. Schimb cu traducător câteva cuvinte cu el. E un tip... tipic de rus, blond, tuns specific și pare destul de cumsecade. Îndoctrinat cum e, dovedește patriotism din convingere și ne asigură că 99% sunt ca el. De altfel, de lucrul acesta începem să fim convinși și noi, și credem că războiul e greu pentru că Petrișor are dreptate. Este destul de bine îmbrăcat și crede că regimul lor este cel mai bun, deoarece nu a văzut și nu a auzit niciodată de un altul. La început, era înspăimântat de moarte, dar, după câtva timp (două zile), văzând cum ne purtăm cu el, s-a liniștit. E aproape liber printre noi și nimeni nu-i face nimic. Tot așa se vor fi purtând rușii cu adjutantul Florescu, dacă mai trăiește? O fi scăpat sau o fi fost doborât mortal?

**26 mai.** Astăzi, nu zbor. Astăzi, ordonanța mea se desconcentrează și mă părăsește. L-am desconcentrat cu mare părere de rău, căci pentru mine personal a fost

ca un frate mai mare prin felul în care mi-a purtat de grijă. L-am trimis la București, la biroul „Mobilizări". Dar fiind moldovean, probabil că se va întoarce cu ceva vești de acasă. Mi-a trimis Cocuța o carte de vizită cu câteva rânduri în care mă întreabă: „Vrei să-ți scriu?" Ce mâță! O și văd cu aerul ei candid. Poate că ne vom mai întâlni vreodată, fetițo, și n-am să te iert! Brașovul nu ne mai este o piedică. Șenchea îmi face confidențe. Îl bate gândul din ce în ce mai mult să se însoare. Nu degeaba îi zicem noi „logodnicul de profesie". Mai greu e cu alegerea dintre atâtea.

**29 mai.** Forța a 15-a atacă din nou Ploieștiul. Noi tot nu participăm, se menține interdicția de a nu acționa la vest de Tecuci, suntem afectați numai frontului în nord și în est.

**30 mai**. Trupele terestre progresează foarte puțin spre liziera de sud a satului Cârpiți, sat care este ocupat de ruși. Atacul continuă cu furie, dar și rezistența lor este puternică. Au foarte multe mijloace în oameni și materiale (artilerie, blindate). Ieșim numai în protecție de *Henschel*-e, care atacă la vârful trupelor noastre de infanterie, încercând să le reducă rezistențele din față care uneori îi țin pe loc. În prima misiune, coechipier al lui „Bâzu". Îmi place să zbor cu el, deși e grozav de obositor din cauza manierei lui de a manevra în circ aerian; ne batem joc pur și simplu cum vrem dincolo de Jijia de opt *Airacobra*. E drept că prind și ei câteva rafale, dar în general numai de la 90°, și nu au prea mare șansa să nimerească decât cu totul întâmplător. Ca spectaculozitate chiar și pentru mine, ins în cauză, este o luptă formidabilă, aș zice chiar și amuzantă, dar ca utilitate, nulă, cel puțin până acum. Fapt este că „Bâzu" lucrează numai și numai în acrobație aeriană. Doar în cea de

a treia misiune mai am o ocazie clară pe care o ratez, nici eu nu știu cum. Un *Yak*, pe care îl atac din coadă, din stânga sus, virează la dreapta și pică. Stau în spatele *Yak*-ului trăgând, dar el, observând manevra, virează brusc la stânga și intră de urgență în liniile lor protectoare. În cea de a patra și ultima misiune, cu benzina pe sfârșite, găsesc sub noi 12 *Il-2*-uri și opt *Yak*-uri, anunț la radio și „Bâzu", care nu le văzuse, îmi spune să atac. Pic și atac, crezând că mă urmează toți după ce îi pun pe direcție, dar restul patrulei rămâne sus. Când au observat, erau prea departe de mine. Convins fiind că toți sunt după mine, atac roiul de avioane, trecând fulger printre *Yak*-urile care degajau surprinse ca potâmichile, la dreapta și la stânga, lăsând descoperite *Il-2*-urile care, și ele, surprinse în faza atacului, aruncă bombele la întâmplare și virează pentru a intra rapid în liniile lor. Le urmăresc cu încăpățânare și reușesc să prind o rafală bună într-unul care a luat-o spre pământ, dar deja eram intrat mult la ei, aproape în rasmot și numai între avioane rusești. Cu greu, prin infinite tertipuri, folosind acoperirile de la sol, scap de *Yak*-urile regrupate în formație și încerc, prin iadul de foc al unui sector activ al frontului, să trec din nou liniile, de data asta spre noi. Este ceva care nu se poate descrie, ca într-un vis urât, o zvârcolire în care numai dorința de viață te călăuzește; cu burta la pământ, trec printre sutele de explozii ale artileriei, la care se adaugă focul armelor de infanterie care trag ca la „talere". De peste tot vin raze de lumină care știu prea bine că sunt aducătoare de moarte, dar viteza mare și zborul foarte jos îmi dau o șansă. În priviri furișe, șerpuind lateral, furând mai mult imaginile de iad, fug... Tancuri rusești îngropate în pământ, numai cu cupola afară, scuipau din când în când jerbe de foc. Venind din spatele lor, nu au timp să tragă deși brăzdau pământul răscolit de obuze; în câteva clipe – care mi se

par că durează foarte mult –, trec în fine liniile și intru la noi, nu fără a primi și de aici alte jerbe de foc înainte de a mă putea recunoaște. Ai noștri nu au timp să se lămurească dacă sunt român sau rus și, până la urmă, tot nu scap; împușcat de jos într-o conductă de ulei, de abia ajung la Roman înainte de a gripa motorul și, pentru că e târziu, sunt silit să rămân în oraș. Rătăcind la întâmplare, găsesc de dormit undeva într-o clădire care vrea să fie hotel. Fata care servește, târziu, se strecoară în cameră și apoi în pat, apoi exclamă: „A venit Moldova mare!". Suntem doar la Roman și râde prostește, ca de o glumă bună

**31 mai.** Grupul 7 ne lasă singuri în Corpul Aerian. Vor lucra în zona interioară cu baza la Boteni.

**1 iunie.** Cu greu, cu un avion de ocazie, ajung acasă, la Tecuci, unde gazdele mele, trei evreice cumsecade, surorile Wortman, mă primesc îngrijorate. Nu mai vorbesc de „familie", pentru Ignati Simionovici suntem singurul sprijin, și în special de Valy, care pune în priviri o nețărmuită, dar nemărturisită dragoste. Ziua de 2 iunie fac o foame celebră la Roman, nu mai e nimic de mâncare în oraș, indiferent câți bani ai oferi. Ducându-mă să-mi iau avionul, pe numărul *22* galben al meu, nu-l mai găsesc. Îl luase un camarad care, tot ca și mine, aterizase forțat acolo, crezând că îmi face un serviciu. Interesant, din toată chestia asta nu este (ca experiență) decât întoarcerea, în fuselajul unui *Henschel 129* (Enache), în care, cât de cât, pot să-mi imaginez senzația unuia „cules" de la inamic, cum de atâtea ori s-a întâmplat la băieții ăștia de inimă, de la Grupul 8 Asalt, care aterizau dincolo, pe orice câmp din liniile inamice, pentru a-și ridica un camarad căzut, știind că ar putea plăti cu viața îndrăzneala lor.

**3 iunie.** Zi încărcată: patru misiuni. Toate însoțiri, trei în protecția *Ju*-urilor *88* și una în protecția *Henschel*-elor *129*. în ultima misiune de însoțire de *Ju 88*, degajam, eu și coechipierul meu, adjutantul major Mălăcescu (excelent zburător), două *Ju*-uri atacate de *Airacobra* care simțind pericolul, văzându-ne picând de sus pe ele, se lasă păgubașe preferând să degajeze deși erau mai multe. Ne luăm locul de câini credincioși de pază lângă *Ju*-uri, puțin mai sus și continuă să ne dăm în „lanțuri". La toate misiunile acestea participă și Grupul 2 de *IAR 80* din Flotila 3, a lui Make Mărășescu (de la Galați), în care comandant de escadrilă este și bunul meu prieten Ghiță Butnaru. Bieții băieți!, îi compătimesc, în ce condiții au lucrat la americani și chiar și aici. Trecem pe lângă ei ca nimica și când *Ju*-urile bombardează, degajând în semipicaj, aproape că nici nu pot să se țină de ele. Triste condiții de a lupta pe un asemenea avion, care, la șase ani de la prototip a rămas total depășit.

În sfârșit, în ultima misiune – tot cu „Bâzu", care mă preferă din ce în ce mai mult –, după ce scoatem *Henschel*-ele din sector, plecăm în vânătoare liberă. Descoperim opt *Airacobra* (din ce în ce mai multe față de *Yak*-uri), care ne manevrează, lăsându-ne spațiu liber de degajare numai spre interiorul liniilor lor, dar cu toată insistența noastră de a răzleți o parte dintre ei, nu reușim să prindem poziții bune de tragere. La limita extremă a autonomiei de zbor prindem Bacăul, de unde, din cauza lipsei de benzină, nu mai putem pleca la bază, la Tecuci, astă seară. Alimentarea târzie durează și soarele apune deja. Ne-ar prinde noaptea pe drum. Rămân printre străini. Noroc cu 67 Vânătoare al lui Stamatin, dar și așa ne descurcăm greu. Dar dacă nu cunoșteam pe nimeni!...

În ținută de zbor, cu bunda și cu capul descoperit, descind în cantina Crucii Roșii (inițiată de Maria

Antonescu), cantină ce merită o mențiune specială, mai ales domnișoara de foarte bună condiție care ne servește la masă în mod deosebit de îndatoritor. „Bursucu" (locotenentul Butnaru) îmi face loc în culcușul lui confortabil și bine dotat (îndatoritor ca întotdeauna).

**4 iunie**. Plafon jos, cer acoperit 10/10. De abia reușim să facem deplasarea de la Bacău la Tecuci. De misiuni nici vorbă. Nici pe ziua de 5 nu este posibil zborul. E vremea „piloților": rummy și bridge.

**6 iunie**. Zi memorabilă. Încep să cred că mă nasc în fiecare zi. Așa se petrec lucrurile de la un timp încoace. Cu Mucenica, Șenchea și Simionescu, jucăm un bridge în „hruba lui Ataki" (așa era botezat un bordei cam de 5 pe 5 metri, săpat în pământ de Țurcanu, prin grija lui Șenchea, și în care el făcuse un fel de bar). Numai acoperișul ieșea deasupra pământului, acoperiș camuflat cu o foaie de cort. Ne deranjează domnul căpitan Șerbănescu, chemând comandanții de escadrilă la dânsul. Este vorba despre vizita mareșalului Ion Antonescu la Tecuci și de aici pe front. În timp ce primeam directive, intră în sală locotenentul Dinu Pistol, foarte agitat, el care e atât de calm de te scoate din sărite: „Formație de avioane americane la 100 de kilometri de Prut cu direcția Tecuci". Pentru noi sunt dincoace de linia de interdicție pe care ne-a impus-o flota așa că... bucuroși.

Decolăm în prima alarmă la americani. Fac semn la întâmplare celui mai apropiat, în acel moment lui Panait, să-mi fie coechipier. Până la T-eu și o bucată de timp în aer se ține de mine, apoi, cum am plecat de-a valma, neorganizați, dispare, lipindu-se de altă patrulă. Luăm înălțime deasupra aerodromului. Stația noastră de radio „Albatros" comunică: „Avioane inamice se îndreaptă spre Independența". Știu vag că asta este o stație de CFR

pe Siret, spre Galați, deci într-acolo pornesc. Merg paralel cu Siretul, căutând să mă apropii de celula lui „Bâzu", crezând că Panait este în spate. Rămân totuși mult în urmă și, la un moment dat, văd de departe formațiile americane, vag de abia, ca niște sclipiri. Pus pe direcție, dau pe radio pentru toți capul compas, apoi, încet-încet, mă apropii, luând înălțime. La Galați ajung prea târziu; se vede, judecând după efectul bombardamentului, că au fost serios atinse în special zona aerodromului și intrarea în tunelul căii ferate. Aici, la Galați, este Flotila 3, a lui Make Mărășescu. La un moment dat, văd în stânga mea și puțin mai jos două avioane cu bot roșu. Să fie *G*-uri de la Escadrila 56? Pun motorul în plin și merg paralel cu ele. Între timp, le recunosc după siluetă. Sunt *Mustang*-uri americane. În sfârșit, de când doream și clipa asta. Mă uit precaut în urmă. Sunt singur. Niciun *Messerschmitt* nu este pe aproape; puțin mai jos, tot în stânga, alte siluete asemănătoare primelor. Caut să iau înălțime mai mare. Îi las să-mi treacă în față, urc peste ei câteva bune sute de metri, apoi pic ușor, câștigând viteză. Acum am în față o patrulă strânsă de *Mustang*-uri. Ariergarda unei formații de bombardiere. Altimetru 6 500 m, vitezometru, viteza indicată 440 km/oră, viteza reală către 600, poziție: imediat est de Bolgradul. Fără să mă mai gândesc la urmări, mă angajez în luptă. Știam că unu la patru cu *Mustang*-urile înseamnă aproape sinucidere sigură. Totuși, atac. Nu fără să-mi treacă prin minte povestea *G*-ului german care, într-o poziție similară, a atacat, dar nu a mai putut scăpa și a fost doborât, însă nimic pe lume nu mă poate face să dau înapoi. Mă apropii ușor, intru în remuurile celui din dreapta; mergeau fără grijă, în patrula perfectă, ca la paradă. Pic sub ei. Mă axez exact în spate. Încă puțin. Încă... Îl văd crescând în vizor. Acum! Apăs pe trăgaciul (butonul) tunului cu degetul mare de la mâna dreaptă,

simultan cu arătătorul pe trăgaciul celor două mitraliere cu percutor electric. Rafale succesive țâșnesc și le corectez ușor, după trasoare. Un moment, americanul parcă nu simte nimic, apoi atins, degajează spre stânga-jos, pe sub celelalte trei avioane, care și ele, alertate, trag dreapta-sus, într-un evantai protector care vrea să-l acopere. Virez și eu scurt, urmărindu-l puțin, apoi degajez spre înainte către bombardierele care se apropiaseră în vizor. Înainte însă de a degaja, văd că *Mustang*-ul din față începe să scoată fum. Apoi, absorbit de formația de bombardiere, îl părăsesc din vedere. Trag de departe pentru cazul în care nu explodează. Între timp, cu tot motorul pe *oberboost* (în plin), pierdusem viteza câștigată inițial din diferența de înălțime și instinctiv privind în spate îi simt pe cei trei ce se apropiau; al patrulea nu a mai apărut în lupta care a mai urmat. (Mult mai târziu, am aflat că la Operația *Frantic*, din 6 iunie, în care venind din Rusia au participat 104 bombardiere și 42 de vânători, au pierdut două *Mustang*-uri din Grupul 325 - pe locotenentul Gullen și pe locotenentul Hoffman -, dar nu am știut niciodată dacă *Mustang*-ul meu a fost vreunul dintre ei). Îmi fac socoteala clasică: pic zdravăn, câștig 750–800 km/oră, apoi degajez, urcând în soare. Zis și făcut, numai că *Mustang*-urile nu se lasă și le văd urcând ca niște mărgele - unu, doi, trei - după mine. Unul singur e aproape. Urcă, urcă. Îl văd privind în spate, prin și pe lângă blindajul de sticlă care protejează capul, cum trage, axat în coadă, aproape pe verticală, cu cele patru sau șase mitraliere ale lui. Viteza scade și rămân aproape de limită. Nu pot urca mai mult. Câștigasem la loc aproape 2 000 de metri și, dând picior, intru în ranversare pe stânga. Limita e așa de mare încât parcă stau agățat în spațiu, dar bietul *G*-u executa totuși manevra. „Prietenul" trece peste mine prin dreapta și puterea motorului său îl urcă mai

sus, după care face și el ranversarea și iar e în coadă, deși puțin mai departe. Pic, punând din nou *oberboost*-ul (se poate folosi pentru scurt timp). Americanul se ține. E vizibil că are viteză mai mare și că urcă mai bine. Americanul se ține, deci. Fac o vrie largă, ca și cum aș fi doborât. Degeaba. Virajele strânse, cu mari modificări de viteză; de la capetele aripilor ies fileuri albe de condensare, tonouri, răsturnări și ranversări, întreaga gamă de acrobație de care sunt capabil, evoluând brutal în toate cele trei planuri ale spațiului. Rezultatul e minim. Pierd doar doi dintre ei, dar al treilea se ține scai și pare a fi un pilot foarte bun, nu pot o clipă să-i fac față, mereu e în spate. Mă simt cu neputință de a scăpa și asta mă face să nu mai văd nimic de furie; o perdea roșie se lasă peste ochi pentru o clipă. Simt cum clocotesc. Dacă aș fi fost în starea în care sunt, m-aș repezi cu pumnii, cu capul, cu dinții, fără cuget în el, dar aici sus nu pot să fac nimic. Încă o degajare în soare. Trec în urcare clipe nesfârșite, apoi, ca un ciocan greu, răsună o lovitură, și încă una, sec, fără explozie. Sunt atins, dar motorul merge de parcă nu s-ar fi întâmplat nimic. Observ însă o dâră albă în stânga fuselajului. Îmi fulgeră prin cap: radiatorul, blocajul. Unde o fi inelul blocajului? Nu-l găsesc. Cu ajutorul lui se poate scurt-circuita răcirea glicolului pe un singur radiator. N-am timp să mă uit sub tabloul de bord, unde ar fi trebuit să fie, pentru că sunt total preocupat de evoluții. Cu trena rău prevestitoare după mine, gândesc febril. Imagini de foc și explozie îmi trec prin minte și aproape instinctiv reduc complet motorul, pipăind pârghia de largate a cabinei, pentru a sări cu parașuta. Mă atrage, parcă mă fascinează culoarea ei roșie, din stânga-sus, de lângă parbriz. Totuși, nu vreau să sar. Dar nu am luat foc. După câteva lungi secunde, îmi vine gândul salvator. Reduc compet maneta de gaze, viteza scade văzând cu ochii și, la 280 km/oră, începe

un circ drăcesc. Fără să fie prea surprins, deși îi vine mult mai greu, pentru că acum viteza mare este un dezavantaj, „amicul" se ține, totuși. Secundele par veacuri și mi-e teamă că motorul nu mă mai ține. Deși fugar, observ că temperaturile cresc. Mă cuprinde o mare delăsare așa, ca o stare completă de indiferență, ca și cum nu eu aș fi cel în cauză. Trec în straturi de aer cu temperaturi diferite și cabina se acoperă brusc de o pojghiță subțire de gheață. Nu se vede bine afară. Deschid robinetul de benzină, care spală de ulei parbrizul și, mașinal, merg în zigzaguri strânse, pentru a evita tirul celui din spate. O ultimă angajare, o redresare la 300 de metri (pierdusem în coborâre toată înălțimea venind de la 7 000 de metri), încă câteva S-uri și mă hotărăsc să-l aterizez forțat undeva, oriunde, să scap odată de gheara asta pe care o simt înfiptă în spate. Îmi vine în minte însă că avionul ăsta este dragul meu *22* care, după *5* galben, parcă mi-ar fi frate și, deși este nebunie ceea ce fac, nu vreau să-l stric, așa că scot trenul de aterizare și aleg o cultură, parcă ar fi orz, strâng centurile de scaun și aterizez cu inima cât un purice, așteptând să mă dau peste cap. Terenul moale. Frânează puternic, dar nu se întâmplă nimic, spre mirarea și bucuria mea. Grăbit, de teamă ca americanul să nu mai vină la atac pe o țintă fixă, sar din carlingă și privesc spre cer. Nu se vede nimic. Departe, spre răsărit, un uruit de motor care se îndepărtează. Încolo, nimic. Liniște, o liniște nefirească. Răsuflu ușurat. Broboane mari de sudoare îmi acoperă fruntea, spatele e lac de apă. Apoi, din lăuntru, ca un fluviu imens, crește, dă pe margini o bucurie de nedescris, bucuria aceluia care mai poate vedea cerul, soarele, iarba. Vântul adie ușor ca o mângâiere. Dumnezeule mare, ce frumoasă este viața când se ridică de jos, din sfărâmături! În fond, suntem niște „gladiatori" moderni. Unul din doi trebuie să moară. Cine o fi ridicat degetul în sus

pentru iertare? O paranteză. Mă întrerup din scris, pentru că în camera mea, sfioasă, păşeşte Valy - fata de la Odessa -, cu două scrisori în mână. „Vrei citeşte cu mine?" întreabă cu glas moale, tărăgănat, de parcă ar fi o eroină a lui Radu Tudoran. Şi i-o citesc cu explicaţii. E puţin tristă de ceea ce află, apoi i se aprind ochii de cicoare. „Dacă Dumnezeu a vrut aşa, atunci bine." Nu se poate abţine însă şi tremură toată, înlănţuindu-mă cu braţele, în timp ce buzele se deschid ca două petale de mac într-un sărut care ar vrea să dăruiască o jumătate de viaţă. Mă strânge transfigurată şi tremură, aşa cum au văzut-o ascultând *Aida*, la Opera din Odessa. Eu nu simt decât milă, infinită milă pentru sufletul acesta care se dăruieşte neprecupeţit. Dar Valy nu poate sta mult în camera mea şi, cu regret în privire, pleacă.

Reiau firul de lângă avionul căzut. Îmi arunc ochii de jur-împrejur. Departe, cam la 600 de metri, un bătrân. Strig din răsputeri să se apropie. Şade încremenit, rezemat de toiagul lui. Încerc să merg spre el. Se îndepărtează grăbit şi e imposibil să-l aproprii. Mai departe, altul, la grăpat. Las avionul şi mă duc spre el. Nu se teme. A făcut armata la noi, dar pentru orice eventualitate ţine o furcă la îndemână. În fine, se lămureşte cine sunt şi îl întreb de localitatea cea mai apropiată. Dar totul se rezolvă prin venirea unui sergent-major de jandarmi. Îi las paza avionului şi ies la şoseaua principală spre Bolgrad, ca să vorbesc la telefon cu baza de la Tecuci. Şoseaua albă şerpuieşte domoală printre culturi, urcând şi coborând cu mici diferenţe de nivel. Nici ţipenie de om. De case, nici vorbă. De abia după vreo cinci kilometri, ajung un moş ce se odihnea la marginea drumului. Îl întreb: „De unde vii, moşule?". „De la Fântâna Djinilor". Imaginaţia îmi zboară la ceva vechi, neclar, în legătură cu duhurile pustiului. Moşul mă priveşte cu

ochi goi și, din gura cu un singur dinte uitat în față, nu iese niciun cuvânt. E ca un lacăt pe care vrea să-l țină închis. „Și unde te duci?" „La Bolgrad, la lucru", și iar tace. I se pare că a vorbit destul, se scoală și merge la drum, ca omul. Cu pas întins, dar nu grăbit, știind că mai are în față mult de mers. Îi spun că am căzut cu avionul, că au bombardat americanii Galațiul. Într-un târziu, ca o supremă concesie, îmi răspunde: „Duminică s-o rugat tot norodul pentru dumneavoastră în biserică și or plâns femeile și or cântat preoții ca să se mântuie războiul, că de acuma s-ar putea găta." Apoi tăcut, închis, și-a văzut de drum alături de mine ca și cum ar fi fost singur. Obosit, plin de praf și bătut de arșiță, după câtva timp mă opresc iar: „Moșule, pe aici nu trece nicio mașină?" „Ba trece. Pe dumeanta te-or lua. Dar trece rar". Și iar tace. Mașina nu a trecut, dar a trecut o căruță care „m-a luat". Moșul s-a mulțumit doar cu a face cu mâna un semn care ar fi vrut să spună „Duceți-vă voi, că eu sunt învățat să merg pe jos" sau „Lasă, n-aveți grijă de mine", și a rămas. Oamenii aceștia sunt doborâți de resemnare, încovoiați. Parcă nu mai cred decât într-o fatalitate care-i conduce. După vreo șapte kilometri, în fine, apare un sat, Karakut. Mă uimește biserica nespus de mare și de frumoasă, cu turlele ei mândre. În fine, din spate se aude o mașină. O opresc și, instalat confortabil lângă un căpitan de la Armata a 6-a continuăm drumul. Îmi vin în minte cuvintele moșului: „Pe dumneata te-or lua", apoi pauza lungă din care se înțelege „dar pe mine..." Urcăm, coborâm, urcăm, coborâm. Mi se pare nesfârșit și îl văd în gând concret. E drumul dintotdeauna și pentru totdeauna al omului. Acum eu devin morocănos și răspund în monosilabe vecinului meu care „vrea să știe". În fine, apare Bolgradul, oraș deslânat, pe malul lacului Ialpug, prăfuit, parcă bătut de Dumnezeu, și totuși aici

trăiesc oameni care se zbat, care speră, care doresc și care ajung. Rarii trecători de pe strada principală, care coboară la lac, întorc capetele mirați, am impresia că-i atrag cizmele mele largi, îmblănite, cu harta înfiptă la carâmbul celei din dreapta. Nu fără greutate, reușesc să obțin legătura cu Tecuciul, prin care mi se promite un avion de legătură pentru depanare. Mă întorc liniștit, drumul către înapoi (16 km) îl fac într-o camionetă germană ai cărei ocupanți se arată foarte mirați și comentează febril „invazia". Azi de dimineață, au debarcat englezii și americanii în trei puncte pe coasta franceză, în apropierea peninsulei Cotentin, cu obiectiv imediat portul Cherburg (așa știam noi pe atunci). De felul cum se vor lupta armatele germane din vest va depinde întregul mers al războiului.

Întors la avion, îl examinez. Un proiectil intrat pe dedesubt îmi taie legăturile radio, intră în peretele din spatele rezervorului de benzină, trece prin el perforându-l și se oprește în blindajul din spatele scaunului meu, pe care îl înflorește între omoplați, dar nu-l străpunge. Altfel, l-aș fi simțit exact în coloana vertebrală. Blindajul și-a făcut pe deplin datoria. Pentru asta trebuie să-i mulțumesc lui Willi Messerschmitt. Altă lovitură trece prin radiatorul stâng de apă și se oprește undeva în plan. Alta îmi perforează o pală de la elice și, în sfârșit, încă una trece prin fuselaj, undeva fără importanță. Am scăpat destul de bine față de cele șase mitraliere ale lui. (Șase?). Într-un târziu, când începusem să mă impacientez, apare pe șosea, jos de tot, de parcă era automobil, *Fieseler*-ul escadrilei lui „Jean Păr" (în aviație, fiecare are porecla lui); este locotenentul Ion Petrescu, comandantul Escadrilei 115 Legătură, veche cunoștință de la liceul militar din Târgu Mureș, unde îl avusesem elev gradat (fiind mai mare decât noi), escadrilă care

ne-a făcut multe servicii. Pana la avion durează, reparația provizorie nu poate fi făcută de maistrul meu, Petre Ioachim, în mai puțin de trei ore, și ne-ar apuca noaptea, așa că plec la Tecuci, urmând să mă întorc mâine. Când aterizează *Fieseler*-ul, este aproape seară. Băieții sunt deja la popota „Pe Strada Mare". Mircea îmi povestește că au fost îngrijorați Până când am dat telefonul. Îmi strânge mâna și cu afectuoasă prietenie, mă felicită pentru *Mustang*-ul probabil doborât, dar mai ales pentru scăparea mea miraculoasă. Singur, Șerbănescu nu vrea să creadă că *Mustang*-ul este mai bun decât *G*-ul, dar nu i-aș dori să se convingă personal. Evreicele mele, bunele mele gazde, care mă așteaptă cu șerbet de trandafiri, surorile Wortman, mă roagă politicos să mă mut, pentru că nu mai pot suporta emoțiile pe care le produc mai în fiecare zi. Se pare că au dreptate.

**9 iunie**. Pentru astăzi, generalul comandant al Flotei a 4-a germane, Deßloch, a fixat – la dorința noastră – botezul grupului. La ora 12.00 punct, apare avionul lui, un *Heinkel 111* cu steguleț de comandament fluturând lângă cabină, escortat de șase *Messerschmitt*-uri vopsite cu cocarde românești. Aterizează. *Heinkel*-ul ocupă latura din fund, iar cu trei *G*-uri în stânga și trei în dreapta formează un fel de careu. Aici are loc o scurtă slujbă religioasă (locotenentul Bendas, care știe bine germana, îi dăduse raportul la coborârea generalului din avion), apoi generalul (ulterior) mareșal, cu tradiționala sticlă de șampania în mână, rostește cuvintele: „Vă botez cu numele meu. De azi înainte, grupul se va numi Otto Deßloch–Șerbănescu", spuma vechii sticle de șampanie franțuzească *Veuve Clicqot* stropește avioanele după care sticla sare în țăndări, lovită de jamba unui *G*-u. Momentul este oarecum emoționant, se vede că bătrânul

zburător, vânător al Primului Război Mondial, din marea generație a eroilor Richthofen și Boelcke, Guynemer și Fonck[83], trăiește clipa de față cu oarecare emoție. Vorbește scurt și simțit, iar Șerbănescu îi răspunde la fel. La masa camaraderească ce a urmat, „nașul" intră în atmosferă; colonelul Rohre, din statul lui major, e de o voioșie fără seamă și dă curs liber unei bucurii nestăvilite; devine deosebit de simpatic când spune: „Mă bucur de ospitalitatea cu care suntem primiți, ăsta e un obicei românesc, dar tot după un obicei românesc, în astfel de ocazii trebuie să vii cu buzunarele pline și de aceea vă anunț că în afara celor șase avioane *Me 109 G6*, care sunt un cadou pentru grup, vă mai ofer 500 de sticle de șampanie, iar pentru comandantul grupului, o mașină tip *Volkswagen*". Mai atent nici că putea fi, reușind să ne clatine părerile anterioare. Totul se termină într-o însuflețită atmosferă camaraderească, asta cu atât mai muft cu cât Rohre promite și completarea numărului avioanelor la 40 în grup (și s-a ținut de cuvânt, în august, puținii piloți rămași aveau câte două avioane, zburând cu cel curent sau cu rezerva, de la caz la caz), și *Heinkel*-ul – cu steag de comandament fluturând – pleacă pentru alte griji, cu omul care poartă pe umeri o mare parte, dacă nu întreaga povară a aviației frontului de răsărit. La masă, și noi îi facem o surpriză. Bucătarul pregătise o uriașă înghețată, acoperită complet cu frișca în care, în jumătăți de coji de ouă, turnase un coniac tare și îi dăduse foc, intrând cu tava în flăcări, la care generalul, curios, întreabă: „*Was ist das*?" („Ce-i asta?", *lb.germ.*). Și, triumfal, i se răspunde: „*Gefrorene!*" („Înghețată!", *lb.germ.*).

---

[83] Manfred von Richthofen, Oswald Boelcke, Georges Guynemer și Rene Fonk, piloți de vânătoare celebri din Primul Război Mondial, primii doi germani și ultimii doi francezi.

**10 iunie.** Nu am decât o notiță fugară: 46 bombardiere și 48 *Lightning*-uri atacă zona București–Ploiești venind din sud, pierd 22 de avioane (unul cade la 100 de metri de grădina casei noastre de la Frunzănești, unde aveam mama și sora refugiate, 18 km sud București, aproape atingând în rasmot, coșul casei). Este ziua de glorie a Grupului 6 Vânătoare IAR 80 comandat de căpitanul Dan Vizanty („Monșer"). În această luptă cade și colegul nostru de promoție Niculae Limburg, zis „Generalul", regretat de toți (operație *Frantic* – zbor în suveică[84], veniți din Rusia, de la baza de la Poltava).

**11 iunie.** Alarmă! *Flugleitung*-ul (conducerea germană a zborului) trage rachetă după rachetă și stelele lor roșii nu prevestesc nimic bun. Deși „22" este în *Verft* (atelierul german de reparații), tot decolez cu „15". Aliniați la start, punem motor unul după altul, aproape în formație strânsă. Inițial, fac celula cu Șenchea. Stau un timp lângă el. Vreau să-l păzesc, dar văd că vrea să mă trădeze și să se atașeze de „1", care este tot singur. S-a plecat dezorganizat, în grabă, nefixându-se coechipierii; în „1" este Șerbănescu. Pentru că am câștigat puțină experiența de data trecută cu americanii, și pentru că este „1" îl părăsesc pe Mircea și mă alătur în celulă de căpitan. Urcăm din greu, cu viteză optimă. La un moment dat, când avem cam 5 000 de metri, văd formația inamică în față și, ca de obicei, mai sus (la primul bombardament au venit la 100 de metri și chiar mai jos, și la ultimul

[84] Zborul „în suveică" sau „în pendul", procedeu al avioanelor de bombardament americane, în al Doilea Război Mondial, care decolau de pe bazele italiene de la Foggia, bombardau zona petrolieră Ploiești, apoi aterizau în U.R.S.S., la Poltava, unde alimentau și, a doua zi, decolau din nou, bombardau Ploieștiul și aterizau pe bazele lor de la Foggia. Se evita în acest fel un drum în gol.

lor bombardament, la 18 august, aveau să bombardeze de la 8 400 de metri; învățaseră ceva!)... Merg spre Focșani. Trecem pe dedesubt în stânga lor, urcând mereu. Mă uit atent pentru a descoperi vânătoarea de însoțire, dar nu se văd nicăieri încă. Înșirate în rânduri strânse, ca niște plutoane compacte de infanterie, strălucind în soarele reflectat de aluminiul fuzelajelor și aripilor lor, „liberatoarele" trec. Ajungem paralel cu ele și la aceeași înălțime... Niciunul nu iese din rând, niciunul nu rămâne în urmă. Trec chiar acum peste Focșani și bombardează aerodromul și partea de vest a orașului, în zona cazărmilor. Judecând după praful și fumul care se ridică, au lovit destul de bine. Ceva neclar arde. Avem 7 000 de metri și este imposibil de atacat. Formația continuă drumul spre Buzău. Ne învârtim în jurul ei ca o javră care ar mușca un dulău, dar care anume nu se hotărește. În fine, ni se pare că unul este mai izolat. Atacăm în șir indian și ne primește cu un foc îndrăcit din turela de sus și din cea din coadă. Șerbănescu pusese motorul în plin și nu pot să-l ajung. Aș fi preferat să fim în linie, ca să dispersăm focul mitralierelor lor. Trasoarele americanului îmi zboară pe lângă parbriz ca niște licurici. Trag până foarte aproape, degajez și revin a doua oară la atac, moment în care văd în spate, deasupra, un pâlc de vânători. Anunț pe „1" prin radio și, cum eram numai noi doi, nu angajăm vânătoarea și degajăm. Cu ochii în urmă, la vânători, văd cum cade bombardierul. Arde aripa dreaptă cu cele două motoare, ca o torță vie. Îl vede și Șerbănescu și și-l asumă! El trăsese de trei ori. Ne reîntoarcem la teren. Bilanțul zilei: cinci avioane doborâte și doar unul e declarat de căpitanul Popescu-Ciocănel. Colea Naghirneac, cu numărul „4", are ghinion: lovit în plin și doborât pe lângă Buzău, reușește totuși să-l aducă la sol, punându-l pe burtă. Încă nu pot spune că a crescut mult experiența cu americanii, dar cu puțin noroc, vom putea sta de vor-

bă din ce în ce mai bine. Nu m-am hotărât nici la poziția cea mai bună de atac a bombardierelor. Trebuie să mai căutăm și să experimentăm scheme.

**14 iunie.** Ieri a venit la noi *Oberst* Hrabak[85]; comandantul Flotilei germane (*Iotke* 52). Este un tip bine făcut. Are cam 35–38 de ani, aliură de comandant, cu hotărâre în priviri și cu Crucea de Fier la gât. Recunoaște că așa nu mai merge. I s-a dat inițiativa totală în combaterea americanilor și escadrilele lui începeau să se rărească (cum avea să mărturisească mai târziu fostul nostru instructor și prieten Helmut Lipfert, în capitolul *Vara românească*, din cartea lui) și a hotărât așa: La data asta dispune de trei grupuri de *Fw 190* și de trei grupuri de *Me 109G*, la care ne adăugăm noi, cu un efectiv de circa 20 de avioane și Grupul 7 cu ceva mai puțin. Formațiile americane decolând de la bazele lor din Italia sau din Rusia, sunt detectate imediat ce iau înălțime. În acest moment, tuturor acestor grupuri dispersate pe diferite terenuri li se transmite indicativul *Sternflug* (Zbor în stea). Aceasta însemna că toate decolează în alarmă și aterizează pe terenul de la Ziliștea, unde se efectuează concentrarea lor. *Fw*-urile *190*, cu un efectiv de aproximativ 40–45 de avioane, pentru că au motor în stea și, astfel, protejază mai bine pilotul la tragerile din față, plus că are și armament mai puternic, atacă în formație strânsă (așa cum este și


Dietrich Hrabak

[85] Dietrich „Dieter" Hrabak (1914–1995), as al aviației de război germane în al Doilea Război Mondial, cu 125 de victorii aeriene în circa 1 000 de misiuni de luptă. Numai pe Frontul de Est a cumulat 109 victorii aeriene, restul în Vest.

misiunea de asalt). În acest timp, cele cinci grupuri de *G*-uri angajază vânătoarea inamică, asigurând protecția *Fw*-urilor. În caz că nu este întâlnită vânătoarea, atunci *G*-urile așteaptă și atacă după ce formațiile de bombardiere sunt dispersate măcar parțial de *Fw*-uri. Teoretic, îmi pare minunat și promite rezultate frumoase, de aceea, azi, ne bucurăm grozav auzind că vin americanii. Decolăm liniștiți și, în grup, aterizăm pe Ziliștea. Săgeți mari, cu indicativele grupurilor, ne arată locul unde să tragem pe teren. Rulăm spre săgeata noastră cu 9 Vânătoare. De abia tăiem contactul și cisterna de completare a alimentării a și tras lângă mine (sunt vreo șase). Asistența tehnică, mecanici, armurieri și radiști trec din avion în avion... totul merge matematic. Slăbim centurile de scaun fără să ne dăm jos din avion și ni se și aduce cafea de băut (slabă, în loc de apă pentru a preveni bolile de stomac), biscuiți, bomboane și ciocolată. Cu inima crescândă, fiind primii aterizați, văd venind formațiile germane în rânduri strânse. Astăzi suntem în formă, dar parcă e un făcut, după traversarea Iugoslaviei, înainte de a ajunge la Dunăre, americanii au virat stânga pentru a bombarda nu Valea Prahovei, ci Budapesta. Sincer, ne pare rău, am fi vrut să vedem mutra americanilor la o reacție puternică și organizată cum nu au mai întâlnit până acum. Cuminți, avioanele își iau zborul, fiecare grup spre terenul lui de bază. Jos la sol eram între Costică Lungulescu și „Bâzu" Cantacuzino, și mă simțeam liniștit fiindcă aveam piloți unul și unul.

**20 iunie**. Pe terenul nostru de la Tecuci, de câteva zile, suntem sâcâiți în jurul orei 08.00, de câte un avion de recunoaștere rusesc. Un *Boston* sau un *Pe-2* trec la mare înălțime. Știm că ne pozează (și ne uităm în sus, să ieșim și noi). Astăzi, îl pândim cu gândul să îl dăm jos. Și atmosfera se pretează, căci condensează ușor vaporii

de apă în urma trecerii lui, în lungi trene, făcându-l ușor de detectat.

*Ora 08.00*... Un zbârnâit de motor cu codița de cometă face ca patru avioane să țâșnească în aer. Rusul trece la verticală și se îndreaptă spre Focșani. Milu și Dârjan sunt pe urmele lui... cu greu îl ajung. Este un *Pe-2*, care are viteza destul de mare și este și manevrabil. Ca să scape în evoluții, pierde toată înălțimea, ajungând în rasmot. Deasupra Bolgradului, unde a ajuns acum, e cu burta pe pământ, șerpuind printre acoperiri (pomi, coline etc.). Milu trage, dar, ca de atâtea ori, tunul tace și numai cu mitralierele reușește să-i ia un motor. Mergând derapat își păstrează linia de zbor. De jos, de la sol, adjutantul Pukas, de la Asalt, care era în zonă, povestește că a alergat cu o mașină după el, crezând că e doborât și că pilotul îl va pune pe burtă. Mitraliorul rus, din întâmplare, împușcase în picior un cetățean care căsca gura la luptă. Până la urmă, se pare că *Pe-2*-ul a trecut pe mare la Odessa, scăpând. Ei spun că l-au doborât, dar nu au probe suficiente. Câteva minute după decolarea lor, plec și eu val-vârtej, după o altă urmă de condensare ce se contura venind dinspre Bârlad. Printr-o splendidă manevră, urcăm în fața lui pe aceeași direcție, cu 290 km/oră, la o distanță de 10–15 km și el mergea exact în spatele meu, cu peste 400 km/oră, urmând ca, inevitabil, pe la 5–6 000 de metri să ne întâlnim. Nu știu dacă m-a observat sau nu, pentru că încearcă câteva S-uri pe care le parez din timp. Observarea lui este foarte grea, deoarece trebuie să mă uit peste blindaj, exact la 180° în spate. Merge inevitabil spre soartă... Îmi fac socoteala în gând: ăsta nu poate să-mi scape... În fine, mă ajunge și trece exact la verticala mea, la câteva sute de metri. Cu ochii pe el, privind de data asta drept în sus, aștept să se distanțeze puțin ca să capăt un unghi de observare mai acceptabil. Mi-a înțepenit gâtul privind în poziții

imposibile și, din când în când, mă trezesc în limita de viteză, comenzile devenind moi, gata să mă angajez. O privire furișă la vitezometru arată ceva spre 140 km/oră. Când aproape atinsesem înălțimea lui și mă apropiam tot puțin, pe dedesubt, pregătindu-mă de tragere... rămân cu gura căscată... În viteză, venind mai de sus, mă depășesc alte două *G*-uri. Erau ceilalți doi decolați pentru prima recunoaștere (*Pe-2*-ul), care sosesc dirijați prin radio, cu nici două minute înaintea mea. Începe să-mi fie necaz că mi-au luat de la nas. Sunt Costică Lungulescu și cu Panait. Primul trage Lungulescu... Nu văd încă nimic la țintă. Revine trăgând din nou și *Boston*-ul, pentru că *Boston* era, lasă o dâră albă, mergând înainte. Acum vine și Panait la atac... Încă puțin și între motorul stâng și fuzelaj apare o limbă de foc. Din el pare că sare o parașută care nu se deschide, între timp ajung și eu... Nu mai este timp să trag o rafală. Cu motorul stâng complet incendiat, continuă să se mențină în linie de zbor. Dedesubt, cam la 3 000 de metri, este un strat de nori. Pică cu intenția să intre în ei. Îl urmăresc îndeaproape, ca să-i văd foarte bine insignele laterale. Intră în nori... cobor după el. Perdeaua este prea subțire, nici nu-l poate ascunde și se hotărăște să vină la pământ. Cam la 300 de metri, în aer fiind, e prea târziu pentru el, pentru că aripa consumată de foc cedează și se desprinde, în mișcări necontrolate, ca o frunză desprinsă dintr-un copac. Nu sare nimeni cu parașuta în evoluțiile lui... nici nu cred că se mai putea. Atinge pământul așezându-se pe spate, între niște trestii în lunca Prutului, imediat la nord de Brateș. Cum sta pe dos, din el se mai vede fuzelajul cu aripa dreaptă vopsită în albastru deschis precum cerul. Aripa pe care, ca un stigmat, apare steaua roșie în cinci colțuri, pecete de mormânt pentru un *Boston* prăbușit din înalturi. Descriu câteva cercuri largi și, deși îmi sunt dușmani, nu sunt bucuros, ba parcă aș zice contrariul.

Mă gândesc că acolo, departe, dincolo de Nistru, în împărăția întunericului, au avut și ei câte o inimă caldă care astăzi îi așteaptă în zadar.

**21 iunie.** Aseară, am fost la Nicorești cu Costică Lungulescu, după vin, pentru cantina lui „Chițu". Costică întreabă la o ușă: „Moșule, ai văzut avionul ăla care a venit de dimineață pe aici? Eu l-am doborât!" și statura lui mare e ca o apăsare pe vorbă... râde cu toată fața și se uită la un butoiaș... „Ai vin pentru noi? Dă-ne din cotrofelnița aia!"... Și moșul ne-a dat bucuros.



Vizita mareșalului Ion Antonescu pe front, aici exact cu un an înainte (7 iunie 1943), la Leninskoe.

Se pare că azi nu este nimic de făcut și totuși, pe la 17.00, vine într-un suflet căpitanul Pretorian, de la Corpul Aerian (care ține B-3-ul[86]), anunțându-ne că a decolat de la Râmnic cu un *Ju 52* german mareșalul Antonescu și să mergem la Bacău, ca să-i facem însoțirea. Așteptăm să treacă peste aerodrom și decolăm după el în alarmă. Îl ajungem imediat. Este o misiune de onoare și nu e nicio șansă să întâlnim ceva, dar mai știi?

[86] B-3, Biroul de informații al Aviației.

**23 iunie**. Din nou la Bacău. De data asta, Mareşalul pleacă pe front. De la un castel de nu știu unde decolează cu un *Fieseler Storch*, care trece pe terenul de la Gherăiești. I-l ducem la Davideni și, pentru că se pare că misiunea e periculoasă pentru *Fieseler*, mai participă la însoțire și patru *IAR*-uri *80* din Escadrila 67 comandată chiar de Gheorghe Butnaru. După cât se vede, căile noastre se întâlnesc și în aer. Ne despart câțiva zeci de metri, dar nu ne putem întâlni; avem alt destin. Aflu că au intrat iar formațiile americane în țară, cu 156 de bombardiere. Cum eram șase, îl las pe Ciocănel acolo, cu o patrulă, și eu, cu o celulă, decolez pentru Tecuci, în aer sunt avertizat pe postul de radio terestru că spre Galați am putea găsi formații inamice. Sparg două plafoane în zbor fără vizibilitate cu giro-orizontul (splendid instrument) și ajung la 6 500 m, dar nu găsesc nimic. Formația trecuse spre Chișinău... făceau misiuni în pendul, cu aterizare la Poltava, în Rusia. Sosisem prea târziu... La 4 500 m era și Șenchea, cu celula lui, decolat de pe Tecuci, dar nici el nu a fost mai norocos.

**26 iunie**. *Sternflug*. Adunare la Ziliștea. Decolăm pe escadrile, în formații strânse, cam 16 avioane dintre care două rămân pe teren din cauza cauciucurilor (avem o acută lipsă de cauciucuri, pe multe se vede a doua pânză de susținere). Panoul roșu cu săgeată, Grupul 9, ne indică locul nostru de parcare pe teren. Vreau să mă dau jos din carlingă, dar un neamț îmi spune că nu mai e mult și mai bine să stau legat. Între timp, au și sosit cu ciocolată și biscuiți, cu cafea neagră... Sunt admirabili organizatori nemții ăștia! E o căldură sufocantă, ora obișnuită a alarmelor... 10 și ceva. ACA-ul începe să tragă lovituri rare... e prealarmarea. Pe șosea fug mașini cu cetățeni din oraș, în dispersare, în afara localității. Apar și rachetele roșii cu stele multe, acesta este semnul de decolare. Mecanicii

învârt silitori la bendix, avioanele pornesc, se aliniază la start și, fără incidente, decolăm. În aer, mă strâng în patrulă cu „Bâzu" Cantacuzino, urcând zdravăn. În curând, ghidați prin radio, dăm de formațiile de bombardiere care deja lansaseră bombele. Mergem paralel cu ele și din tot grupul suntem numai noi patru care am urcat cel mai tare. „Bâzu", cu Lungulescu lângă el, se hotărește să atace o formație de 12 bombardiere mai izolate și fără vânătoare de protecție. O atacăm din spate, de sus, lateral cam la 30°. După primul atac, în care suntem primiți cu focul concentrat al mitralierelor lor (cam 60 pot trage), nu mai suntem decât trei. Revenim la atac cam în aceeași poziție. Suntem aproape de Alexandria. Un *Liberator* face explozie în aer. La ultimul atac am rămas numai doi, eu și „Bâzu". Un *G*-u (al treilea) a pornit-o în jos și nu-l mai pot urmări absorbit de manevre. Mă strâng lângă „Bâzu", aproape în formație de paradă, și atacăm iar și iar, de data asta mai mult din spate și mai jos, primind numai focul turelelor de coadă... Deasupra lor, sus, încep să apară și vânătorii... de bună seamă *Mustang*-uri. Din fața noastră, exact la înălțimea formației de bombardiere, cinci avioane strânse atacă frontal. Astea sunt dintre *G*-urile germane, care trec ca fulgerul pe sub bombardiere. Nu văd să cadă niciunul dintre americani. Mai atacăm o dată, apoi rupem lupta; în doi nu este recomandabil să ne angajăm cu vânătoarea lor. Rămânem totuși în patrulare la mare înălțime, poate mai găsim ceva izolat, dar nu avem norocul ăsta. Nu știm nici efectul real al atacurilor, pentru că hipopotamii ăștia înghit multe proiectile și nu cad imediat, ci uneori mult mai departe (ieșind din raza noastră de vedere). Pentru că am stat mult în aer, „Bâzu" hotărăște să aterizăm pe Pipera. Motorul meu, de altfel, nu mai merge prea bine, așa că aș vrea să fiu cât mai curând jos. Aterizăm... Pe teren nu mai e nimeni, au plecat la alarmă... Primul care se întoarce


Mihail (Leu) Romanescu

este Leu (comandorul Mihail Romanescu, comandantul Flotilei 1 Vânătoare). Ne întreabă ce am făcut și ne sfătuiește: „Măi băieți, fiți prudenți... Nu realizați nimic dacă doborâți unul și sunteți doborâți... Nu vă mai angajați cu formații mari!"

Leu are dreptate, ne ducem unul câte unul... Astăzi a căzut Costică Lungulescu. Îmi aduc aminte că eram trei, apoi am rămas numai eu cu „Bâzu" și, dintr-o degajare în jos, el nu s-a mai redresat... Costică, cu zâmbetul lui larg, din toată inima, cu refrenul lui: „Nu-i elegant"...

Decolăm pentru Tecuci. Motorul meu nu merge bine deloc. Șenchea, care venise și el pe Pipera, mă rugase să rămân cu el pentru că avea un cauciuc spart. Nu vreau și în curând regret, căci ajuns lângă Buzău „trebuie să aterizez", și când spun *trebuie*, înseamnă că sunt aproape de accident. Preocupat de motor, cu capul în cabină, la instrumentele de bord, nu urmăresc atent unde sunt. Întreb pe „Bâzu" prin radio care este primul teren și îmi răspunde: „Ai în față Buzăul". Scot trenul, picând în priză directă și prind cu bine terenul înainte de a gripa motorul. Tot prin radio, îl rog să-mi trimită un avion să mă ia azi. Între timp, stau de vorbă cu căpitanul Parsifal... Este venit cu o patrulă de *IAR*-uri *80* și prin intermediul lui interogam (în engleză) un american foarte simpatic, pilot pe o fortăreață, doborât astăzi. Așezat oarecum indiferent la ce este în jurul lui, pe o parașută, cu care se salvase, fumează și am impresia că ne compătimește. În orice caz, este resemnat și parcă îi dă siguranță faptul că face parte dintr-o mare națiune! E liniștit că este prizonier la români. Într-un târziu, apare adjutantul Țurcanu cu un *Fleet*. Decolăm imediat, dar pe drum, din cauza

unui front de furtună, trebuie să ocolim mult spre sud și navigând „interogat"[87] - mai mare rușinea! -, nimerim la Ivești, la Grupul 5 Bombardament, la care alimentăm avionul și, de abia spre seară, la Tecuci.

**9 iulie**. Încă de aseară, s-a dat ordinul ca să ne deplasăm pentru lucru pe terenul de la Iași. Se urmărește rectificarea liniei frontului și cucerirea câtorva observatoare într-o acțiune locală. Iată-ne pe un teren care mai respiră atmosfera de front pe care am uitat-o. De la Slaviansk, Kramatorskaia, nu am mai trăit astfel de senzații.

*Ora 06.00*, probabil a devenit cert, acum se substituie orei „H". La 06.00 punct începe un tir formidabil de artilerie, ce pare că nu se va mai sfârși niciodată. Sute de guri de foc varsă flăcări și o ploaie de obuze cad în liniile rusești, de unde la început se răspunde cu convingere, apoi din ce în ce mai slab. Formații de *Stukas*-uri și *Ju*-uri *88* trec neîncetat. Când aruncă bombele, parcă clocotește ceva în adâncuri, poate pentru că suntem foarte aproape de linia frontului. Toată ziua nu facem altceva decât vânătoare liberă în zonă. Pe la ora 14.00, părăsim aerodromul, îndreptându-ne spre marginea orașului, unde este instalată popota. Peste terenul nostru, pe marginea vestică, trece o formație de *Il-2*-uri, care însă nu au ca obiectiv terenul, ci localitatea Ungheni sau Sculeni, nu știu care exact. Se repetă situația de la Kramatorskaia. Ce păcat că tocmai acum ne-am hotărât să mergem la masă, părăsind terenul! Decolează cineva

---

[87] Navigând „interogat", termenul caracteriza un slab navigator aerian, un pilot rătăcit, care încerca să citească plancardele gărilor întâlnite pe traseu sau, pur și simplu, ateriza unde putea și întreba unde se află. Bineînțeles, „exercițiul" se putea face numai cu un avion mic, așa cum era *Fleet*-ul.

din celula de alarmă, se angajează cu trei vânători din protecție și primește un proiectil care se sparge în cabină, în tunul lui, *Oerlikon*, între picioare, rănindu-l ușor. Întorși de la masă, pândim în arșița nemiloasă o nouă ocazie. Stau cocoțat sus, pe cabină, gata oricând să sar înăuntru. În stânga mea, orașul îmi profilează turlele de biserici... Dominantă mi se pare că e Golia. Îmi vine în minte refrenul strămoșilor: „Paloșul și calul, și drumul la Iași", de pe când se aprindeau focurile, vestind apropierea tătarilor sau a cazacilor. Degeaba curg sudorile de pe mine, degeaba aștept, nu mai vine nimic!

În cele trei misiuni în care acoperim zona atacului, Laurențiu Manu doboară un avion, dar este și el rănit la față, motiv bine întemeiat de a fi citat pe ordin de zi. Era în celulă cu Șenchea și s-au angajat contra vânătorilor din protecția *Il-2*-urilor care căutau cât de cât să limiteze atacul nostru terestru. Singura părere de rău pe care o avem este că activitatea se mărginește numai la ziua de azi și, deci, nu ne oferă perspective prea mari.

**15 iulie.** Prealarmă... Ne strângem cu toții la stația radio. *Ausvertung*-ul (post de alarmare) german prinde formațiile americane încă de la decolarea de pe terenurile din jurul Foggiei, din Italia, imediat ce intră pe Marea Adriatică. Le urmărim atenți... Vârfurile lor au trecut marea și intră pe teritoriul sârb. Flota a 4-a germană, sub al cărei ordin suntem, ne interzice intervenția la vest de Buzău. Profit cu „Bâzu", că e anunțat un avion rusesc pe la Bârlad (o recunoaștere), și decolăm în alarmă. De fapt, către vest ne trăgea ața. Cap compas 220°... și urcă, și urcă... În fine, în față și în dreapta, cam aproape de Ploiești, văd prima formație și anunț prin radio. Ne apropiem, mergem paralel, dar nu putem ataca încă, deoarece chiar în spatele ei, tot în formație, tot strânse, se vedeau vreo douăsprezece *Lightning*-uri. Le dăm târcoa-

le pe departe cu soarele în spate, doar, doar se va răzleți ceva. Apar și cam tot atâtea *Mustang*-uri pe care „Bâzu" la manevrează. Omul ăsta sau își cunoaște prea bine meseria, sau este nebun! A ataca la 8 000 de metri, când pe tot cerul nu este niciun nor, o formație de *Mustang*-uri chiar egală, este o adevărată nebunie! Avem înălțime, se văd cum trec pe sub noi ca niște țipari... au categoric superioritate netă de viteză. Spre norocul nostru nu ne văd. Patru dintre ei se izolează într-un viraj la dreapta. Îi urmărim de departe, apoi picăm la atac. Deși eram mai sus, deși suntem cu motoarele în plin la 2 600 de ture... ne apropiem greu. Ajunși la aceeași înălțime, cu ochii pe „Bâzu" și rămas în urmă, mă trezesc dând aproape buzna într-o formație de „liberatoare"... Deschid focul cu tot armamentul, apoi mă răstorn sub ele vreo 2 000 de metri... mă trec nădușelile pentru că intram ca un năuc trei sferturi din față în ei. Redresez și, în mare viteză, trag dreapta-sus în speranța de a da de „Bâzu" pe care nu-l mai văd. El a tras aproape toată muniția într-un *Mustang*, pe care probabil l-a doborât, apoi a degajat în jos. Puteam eu mult și bine să-l caut sus, la 8 000 de metri! Mă învârt încă mult privind cum trage ACA-ul din Câmpina, dar pentru că vânătorii americani roiesc în zonă, nu pot să mă apropii și mă hotăresc să mă reîntorc la aerodrom... Și așa se termină un atac la americani, după expresia lui „Bâzu" - „atacăm marginea!".

**20 iulie.** Atentat împotriva lui Hitler... dar nu transpiră nimic mai mult! (Mai târziu, mult mai târziu, am aflat autorul: colonelul conte Stauffenberg[88].)

---

[88] Colonelul-conte Claus Schenk von Stauffenberg (1907–1944). La 37 de ani, era șef al comandamentului pe lângă comandantul armatei de rezervă, având acces la cartierul general al lui Hitler. Și-a asumat ducerea la îndeplinire a atentatului care nu a reu-

**22 iulie.** Am presimţiri urâte de dimineaţă, pentru că, împreună cu Şenchea şi cu Gavriliu, m-am visat în casele lui Brătianu, lângă care am copilărit, pe valea Izvoranilor, la Ştefăneşti. În vis erau şi americanii, şi era o atmosferă de panică. Se împleteau acolo şi cei şapte pădurari de demult ai lui Sadoveanu, în fine, ca în vis. Pe la ora 10.30, iar suntem la staţie, după informaţii. Puternice formaţii americane se apropie de Focşani şi ordinul Flotei este clar, nu atacăm decât în jumătatea de est a ţării. Şi totuşi, americanii atacă la sol la Buzău, la Ziliştea, la Râmnic... iată-i la Focşani în a doua misiune în suveică (*Shuttle*). O formaţie de 58 de *Mustang*-uri şi 76 de *Lightning*-uri din Grupurile 31 şi 82 atacă la sol, pe şosele, cu intenţia de a ridica vânătoarea ca atunci când vor veni bombardierele să ne găsească spre sfârşitul timpului de stat în aer cu benzina consumată în bună parte. E şi asta o tactică! Şerbănescu se frământă... e în puţinele clipe în care nu este hotărât ce să facă. În fine, sare în sus, consumat parcă de un zbucium lăuntric şi strigă: „Piloţii, la avioane!" Mă destind ca dintr-un arc, sunt o ţesătură de sentimente... Frică nu îmi este, dar urcă un gol din străfunduri şi gura parcă devine amară. Decolez printre primii. Înainte de a decola, mecanicul meu, Cătană, îmi strigă: „Opriţi motorul şi daţi-vă jos. Vă prinde pe teren în decolare, se văd spre vest!" Pentru mine însă este prea târziu. Iau hotărârea în fracţiuni de secundă, este un fel de *alea jacta est*.

Trag în plin motorul şi *G*-ul ţâşneşte ca un cal lovit cu biciuşca. Spre norocul nostru, vânătorii americani de tip „indian cu două pene" (*Lightning*) trec pe marginea de sud a terenului şi, deodată, lângă mine sunt cei din 48 Vânătoare, între care îl recunosc pe cel mai apropiat,

---

şit. A fost executat în aceeaşi zi, 20 iulie 1944.

pe Mălăcescu. Avem 2 000 de metri și de abia acum îi zăresc sclipind în soare, spre podul de la Cosmești. Nu mai pot vira să le cad în spate și iau înălțime, îndepărtându-mă de ei. După mine s-a mai luat un *G*-u. Nu știu nici numărul și nici dacă sunt numai *Lightning*-uri. În fine, după trei–patru minute, avem 4 000 de metri, virez cu toată formația... și după ei! E o vizibilitate infectă, se vede foarte prost în față și pic pe la 3 000 de metri, câștigând viteză, apoi iar urc... și tot așa, căutând să mă aprorii. De abia pe la nord de Galați ajungem o formație de 12 avioane inamice. Nu am mai avut de-a face cu *Lightning*-uri, dar pentru că nu sunt singur, mă simt tare. Atac primul... cei din față se foiesc, sunt surprinși și evoluează dezordonat... mai apar 3 *G*-uri... în americani a intrat panica, se dispersează... unul trage în looping, apoi, în coborâre până în pământ, pune cap compas 90°. Îl văd la timp ca să mă iau după el. Se depărtează de formație cu gândul ca să scape; nu mi se pare cinstit să-și părăsească coechipierii și, de aceea, trebuie pedepsit... Dar, cu viteza câștigată în picaj, fuge groaznic. Am ajuns amândoi la rasmot, fără să mă pot apropia la distanța convenabilă pentru tragere, încă ne separă mai mult de 200 de metri. Ocupă de abia jumătate vizorul și nu vreau ca să trag de departe. După mine s-a mai luat iarăși un *G*-u, care acum a rămas mult în urmă. Americanul folosește orice cută de teren, orice copac, orice claie de fân... este literalmente cu burta de pământ, la firul ierbii. Dar nici *22*-ul meu nu se lasă, încet, încet, cu 500 km/oră, remontez ușor, ușor distanța. Trag o rafală ca să-l silesc să vireze și, tăindu-i virajul, să mă apropii repede. Trasoarele mele trec de puțin pe deasupra, suntem la jumătatea Basarabiei. Mai apăs o dată pe butonul tunului și nu pleacă nimic... Armez cu ciudă... degeaba. Probabil că iar s-a rupt ori s-a încurcat banda (din cauza zborului

acrobatic) și, din nenorocire, nici din mitraliera stângă nu iese niciun foc. Degeaba mă înfurii, doar mitraliera dreaptă, după câteva armări, țăcăne fără convingere. Sunt așa de aproape acum, mi-a umplut vizorul și iese și în afara lui... văd bine umflăturile de pe fuzelajul lui dublu. N-aș vrea să fiu în pielea bietului american. Cred că îl trec sudorile morții... de câte ori se uită grăbit înapoi, vede amenințător botul cu spirala alb-neagră a *22*-ului cum se înșurubează ca un sfredel și vine, vine, vine implacabil, fără ca destinul să-l poată scăpa. Mai apăs o dată pe mitraliere, dreapta trimite un început de rafală și tace și ea, destul însă ca pilotul din față, socotind distanța prea periculoasă, să nu mai rabde și să tragă în sus, în degajare dreapta. Asta și așteptam... în câteva secunde sunt peste el. Orice ar face, nu mă mai poate pierde din coadă. Nu știe nefericitul că nu am armament și că, practic, nu pot să-i fac nimic. De fapt, scopul angajării mele în continuare este să dau timp *G*-ului din spate, în care nu știu cine este, să se apropie și să continue el să tragă. Într-adevăr, sosește și americanul nu poate scăpa... peste tot îi tai calea și, deși Nistrul nu mai e departe, nu are ce face, trebuie să meargă mai mult lateral, de la nord la sud, așa cum intenționat îl las. Curios însă, *G*-ul celălalt trage de parcă îl înțeapă cineva. Nici nu pleacă bine rafala lui și, în loc să stea în spate și să insiste, degajază imediat. În cele din urmă, după ce prin manevre îl mai ofer pe tavă pe american de câteva ori, văzând că cel de-al doilea *G*-u nu reușește să se descurce, degajez scârbit! Bietul american are ce povesti și la nepoții lui prin ce a trecut; întorși la teren, mă lămuresc de ce nu a fost doborât americanul. În celălalt *G*-u – cu cocarde germane, de abia primit din *Verft* și nevopsit – era adjutantul Iosif Moraru, pilot bun de altfel. Îmi spune că el s-a ferit de mitraliorul *Lightning*-

ului (era la prima întâlnire cu acest tip de avion) care trăgea grozav de bine, chiar lângă el. Înfuriat, nu mă pot abține și îi adresez cuvinte grele: „Bine mă, nu știi că *Lightning*-ul nu are decât un singur om în el și că nu poate trage decât în față?" „N-am știut, domnule locotenent!... Înseamnă că eu luam drept trasoarele lui, propriile mele trasoare și de aceea degajam fără să stau în spate." De necrezut, să mai zic ceva? Și eu, care făcusem minuni de manevră numai și numai să-i fie lui bine pentru tragere; ba, fără armament, m-am încumetat să-i trec aproape și prin față, ca să-l întorc din drum și nu s-a sfiit să-mi tragă câteva rafale groaznice și să treacă la câțiva metri sub mine. Dar ce să mai vorbesc... un copil rece al morții a scăpat. Totuși, sunt mândru că, din formația mea de opt avioane, băieții rămași în zona Galați au doborât șase, deși germanii au găsit opt doborâte.

**23 iulie, duminică.** La capul de pod de la Răscăeți pe Nistru este nevoie de noi. O acțiune terestră este menită să-l reducă. Sunt acolo, pe malul răsăritean al apei, câteva baterii înșirate până la gura limanului cu ape tulburi, baterii care fac zile negre celor de dincoace. *Stukas*-urile sunt chemate să le reducă la tăcere și pentru că ele nu merg singure, mai ales acum, când au avioane vechi, ne deplasăm și noi pe terenul de la Manzîr, cam 40 de kilometri SV de Tighina. Un sat de lipoveni, ca mai toate satele din sudul Basarabiei, în care totuși o fetiță blondă mă îmbie la fântână: „Beți și dumneavoastră, domnule! E foarte bună apa." Mă mir sincer, pentru că pe aici, în special femeile, vorbesc mai puțin românește. Totuși, exemple precum cel de mai sus dovedesc că Basarabia trebuie să ne revină, pentru că prea sunt mulți români în ea ca să o lăsăm să fie înghițită de masa

slavă. Nicio întâlnire cu aviația inamică (rușii nu consideră acțiunea importantă).

Generalul-colonel Friessner[89], numit comandant al Grupului de armate „Ucraina Sud", sosește la cartierul general la Slănic-Moldova. Făcuse schimb de comandă cu generalul Schörner[90] la comanda Grupului de armate „Nord".

**26 iulie, ora 12.00.** Ne pregătim de plecare în oraș, pentru a lua masa la popota noastră de pe Strada Mare, lângă cofetăria cu fata frumoasă, blonda care a devenit soția lui Toni Dușescu, când deodată, un telefon de la centrul de informații anunță, printr-un scurt mesaj: „Nord Bârlad cu direcția Tecuci, 20 de bombardiere însoțite de *Lithning*-uri". Căpitanul Popescu-Ciocănel, care este ofițerul cel mai mare în grad de pe teren, ordonă: „Tot grupul în aer!" Suntem bucuroși, aproape fericiți, va fi ziua cea mare a grupului; față de o formație așa de slabă, care pare o pradă ușoară, anticipăm că nu vor fi probleme...

Primul la start decolează căpitanul cu șase avioane, urmez eu cu patru. Luăm înălțime... după noi mai vine o patrulă de la Escdrila 56. Aveam cam 2 500 de metri când observ la Ivești un incendiu; era *Ju*-ul *88* pilotat de

---

[89] Hans Friessner (1892–1971), mai corect spus Johannes Friessner, general-colonel de infanterie, autorul lucrării de nonficțiune *Bătălii trădate. Tragedia armatei germane în România și Ungaria* (Hamburg, 1956).

[90] Ferdinand Schörner (1892–1973), ofițer loial lui Hitler, arestat de autoritățile sovietice de ocupație în 1951, a fost acuzat și judecat pentru crime de război, scăpând relativ ieftin însă după numai câțiva ani de închisoare, ca să sfârșească în anonimat, în Germania Federală.

comandantul Escadrilei 77, căpitanul Stroici[91]. În jurul Ju 88-ului doborât, cinci avioane se învârteau în cerc, întocmai *Henschel*-elor la atac. Îmi fulgera prin minte... atac... atac la sol la Iveşti, pe terenul Grupului de Bombardament nr. 5 şi, în acelaşi moment, anunţ prin radio. Popescu-Ciocănel răspunde: „Am văzut", după care, fără să mai stau în cumpănă, am picat ca un trăznet, cu Mucenica în stânga şi Mălăcescu în dreapta. Am în faţă un *Lightning*, de acum figură cunoscută, care creşte în vizor, deschid rafale concomitent cu tunul şi mitralierele, dar din cauza vitezei prea mari, nu mă pot corecta şi ratez atacul. Urmează Mălăcescu... la fel, dar Mucenica nu-l mai scapă şi îl doboară. Degajez în sus, într-o şandelă, şi de abia acum îmi pare rău că am atacat. De jur-împrejur, la toate înălţimile... numai americani. Mă răstorn şi cad în spatele altuia, prinzându-l din nou în vizor. Sunt înfierbântat după victoriile noastre de acum patru zile şi acum ştiu că nu are viteză mai mare. Din faţă-sus văd opt burţi de *Lightning*-uri care se răstoarnă în spate după ce mă depăşesc, dar socotesc că am timp. Nu-l las pe cel din faţă pentru nimic în lume, orice s-ar întâmpla. O rafală prelungita şi ia foc, cu fum gros după el se îndreaptă spre lunca Siretului. Ăsta a terminat cariera pe undeva printre sălcii, dar ce te faci cu cei din spate? Doi dintre ei sunt deja ameninţători, de picat nu prea mai am unde,

[91] Căpitanul [Gh.] Stroici (1913–1944), din Grupul 5 Bombardament, plecat într-un zbor tehnic deasupra aerodromului, a fost incendiat sub ochii piloţilor de la sol şi ai tatălui său, care venise să-şi vadă băiatul. Avea 130 de misiuni de bombardament – la americani, norma era de 30 de misiuni foarte bine plătite, după care se reîntorceau în ţară dacă nu se mai angajau pentru alte 30! –, misiuni în care, trecând prin multe, scăpase şi de ACA, şi de vânătoare, fiind doborât pentru a îndeplini un destin. Comanda Escadrilei 77 o va lua căpitanul Ion Vânţu (*notă* Ion Dobran).

pentru că sunt doar la 600 de metri, de cabrat pot cabra, dar cei din spate vin de sus, lansați, și deasupra lor se mai văd destui... Momentul e critic, nu-mi rămâne decât o disperată luptă de viraje pe care o susțin un timp, dar cât va ține oare? De jur-împrejur, niciun *G*-u, fiecare se angajase pe cont propriu; îmi dau seama că sunt pierdut și, chiar în momentul acela, simt cum se înfig în avion proiectilele: *bang!*, *bang!*, *zbang!*... Îmi vine în minte: „astea sună mai tare decât cele de *Mustang*, par a fi proiectile de tun!"... Mă fac mic în cabină, cu capul între umeri și pic virat. Deja se simte un miros de ulei ars ca de motor gripat, nu mai este nimic de făcut pentru *22* (curios, nu mă gândeam la mine, ci la avion!). Va trebui să-l pun pe burtă... este sfârșitul. Sunt încă în aer și avionul ia foc, fumul începe să mă înăbușe, dar nu vreau să sar cu parașuta, pentru că îmi aduc aminte de comandorul Sandu, de la *IAR 80*, în care au tras în timp ce cobora suspendat în suspante... și nu pot larga cabina, deși nu mai văd bine în față pentru că se larghează odată cu ea și blindajul de la cap, din spate, și în al doilea rând, risc să iau foc brusc din cauza curentului de aer... Febril, scot flapsul să mai pierd din viteză. Americanul este călare în spate, dar nu mai trage, spre norocul meu este convins, după fum și foc, că m-a terminat; probabil că deja mă fotografiază cu fotomitraliera, pentru omologare. Filez la rasul porumbului, apoi larghez cabina și mușc puțin din pământ; trăgând de manșă, avionul sare 80–100 de metri, după care îl trântesc pe burtă. Un nor de praf și fum mă învăluie, senzația fiind aceea că o forță titanică te trage spre înapoi, centurile de siguranță taie umerii și capul se duce înainte, spre vizor, de parcă ar vrea să se despartă de corp, apoi... liniște. În dreapta mea, la picioare, urcă ușor limba de viperă a unei flăcări albe, pe care contactul cu pământul o micșorase puțin. Nu mai este timp decât de sărit afară. Nici nu știu când m-am

desfăcut din legături, dezăvorând automat și inconștient cuiul de siguranță și, fără să decuplez casca de radio și masca de oxigen, cu parașuta prinsă de umeri, sar afară smulgând toate legăturile. Era și timpul! Nici nu fac 10 pași, că muniția începe să explodeze... rar, rar, apoi din ce în ce mai des, ca niște focuri bengale, până ce *22*-ul meu este învăluit în mantie de fum. Mi se furișează o lacrimă de durere pentru avionul acesta de care sunt legat ca de un frate și cu care am trăit atâtea clipe grele. M-a scăpat de trei ori până acum... bietul *22*! Fug la circa 100 de metri, unde se vede un pom și, de acolo, de jos, urmăresc lupta celorlalți. Sunt undeva în sud și văd cum un *G*-u pică ușor, cu foc după el, peste un sat care poate fi Borcea Veche... Vine ca în priza de aterizare, dar de deasupra, dintr-un roi de *Mustang*-uri, se răstoarnă patru și mai trag pe rând câte o rafală. *G*-ul pierde linia de zbor și se prăbușește, cu *Mustang*-urile roind în jurul lui ca niște bondari înfuriați... Avionul cade chiar în sat, arzând în întregime. Mai târziu, am aflat că era bietul adjutant Pavel Țurcanu. A murit groaznic, carbonizat, aproape că nici nu mai era de recunoscut. Încă un *G*-u pică la verticală, intrând în pământ fără control. Înfiorat, de abia acum realizez ce noroc am avut!

Apoi, într-un uriaș tăvălug de zbateri și moarte, lupta se deplasează spre vest. Al doilea doborât afară de mine era adjutantul Alexandru Economu, al patrulea (cu mine) adjutantul Emil Bălan, al cincilea căpitanul av. Popescu-Ciocănel, al șaselea adjutantul major Mucenica, iar ce de-al șaptelea adjutantul șef Andrei Rădulescu.

Bilanțul tragic al luptei areiene este de 11 avioane americane doborâte într-o bătălie gigantică și cu totul inegală, de peste 100 de americani la 17 români (veneau de la Poltava, din Rusia). De la noi, trei doborâți mortal, căpitan Popescu-Ciocănel cu arsuri mai mari de 2/3 și grav rănit, nu se știe dacă va scăpa. Adjutantul Mucenica

și adjutantul major Andrei Rădulescu s-au ales cu multe săptămâni de spital și, în parte, poate nerecuperabili. Ne apropiem de un Termopile care se repetă sub altă formă. Ce ne folosește?... Ce compensează Ordinul de Zi pe care îl dă Comandantul Corpului Aerian Român generalului Ionescu Emanoil?

***Ordin de Zi***
***nr. 150 din 21 august 1944***

*Având în vedere acțiunea ieșită din comun, executată de Grupul 9 Vânătoare „Deßloch–Șerbănescu", din ziua de 26.06.44, orele 12, când decolează în alarmă 17 avioane* Me 109G *sub comanda căpitanului Popescu-Ciocănel, pentru a ține piept formațiilor de vânătoare inamice Anglo-Nord Americane de zeci de ori mai mari care au îndrăznit să violeze scumpul nostru spațiu aerian, pentru curajul, sângele rece, abnegația și eroicul avânt cu care s-au aruncat în lupta inegală contra mercenarilor teroriști sfidând moartea spre a apăra spațiul aerian al patriei și pentru gloria aripilor românești, pentru entuziasmul și înaltul spirit de sacrificiu cu care piloții Grupului 9 Vânătoare „Deßloch–Șerbănescu" au reușit să doboare 11 (unsprezece) avioane inamice, pierzând în greaua luptă pe adj. av. Țurcanu Pavel, adj. Bălan Emil, adj. stg. Economu Alexandru, care au căzut jertfă pe pământul scump al patriei, pentru calmul și stăpânirea de sine cu care cpt. av. Popescu-Ciocănel a aterizat cu avionul în flăcări, dând dovada unei voințe extraordinare și în același timp adj. șef Rădulescu Andrei și adj. major Mucenica Ioan, deși ciuruiți de gloanțele inamice, nu-și pierd cumpătul și cu dârzenie reușește să ia contact cu pământul salvându-se* (o singură omisiune: subsemnatul neatins, *n.*I.D.).

*Pentru eroica și gigantica luptă aeriană dusă de Grupul 9 Vânătoare „Deßloch–Șerbănescu" cu această ocazie*

***Ordon***

*citarea prin ordin de zi pe Corpul Aerian Român, a următorilor piloți din Grupul 9 Vânătoare: cpt. av. Popescu-Ciocănel, lt. av. Şenchea Mircea, lt. av. rez. Simionescu Ion, lt. av. Gavriliu Vasile, lt. av. Dobran Ion, adj. şef Rădulescu Andrei, adj. major Mucenica Ioan, adj. major Panait Ion adj. av. Țurcanu Pavel, adj. av. Mălăcescu Io[a]n, adj. av. Ioniță Ion, adj. av. Ursache Constantin, adj. av. Nicoară Constantin, adj. stg. av. Economu Alexandru, stg. Moraru Iosif, adj. stg. Bălan Emil, adj. av. Dârjan Traian, sub. of. av. Stengel Ernest (subofițer german de legătură).*

*Cei în drept se vor conforma.*

*Comandantul Corpului 1 Aerian Român General Comandant aviator Ionescu Emanoil*

Încă o asemenea acțiune şi totul e pierdut. Nu se mai poate lupta într-o astfel de inferioritate de mijloace; asta nu vrea să înțeleagă nimeni şi e păcat, căci ne ducem cu toții, rând pe rând. Numai un noroc ar face ca să mai pot doborî, fără să fiu doborât şi eu.

**28 iulie.** Din nou, 349 de bombardiere americane atacă Ploieştiul, din care pierd 20. În altă ordine de idei, la această dată (lucru pe care l-am aflat mult mai târziu şi pot să-l introduc la transcrierea jurnalului), forțele care acționează pe tot frontul român, de la munți la est de Iaşi şi sud de Prut, până la vărsare, sunt: de la germani, Grupul de armate „Wohler", cu Armata a 8-a germană şi în subordine Armata a 4-a română, şapte divizii germane, o divizie germană de grenadieri blindați, 13 divizii de infanterie române, patru brigăzi de vânători de munte şi Divizia blindată „România Mare". Nu intervenim la americani.

**31 iulie**. Cade *Lightning*-ul *223* din Escadrila Recunoaștere 11/33 de pe Poreta, cu Saint-Exupéry!

**4 august**. Alarmă! Racheta roșie pare degetul destinului care se întinde după unul sau după altul... Al cui este rândul astăzi? Decolăm ca de obicei, aproape impecabil, aripă la aripă, ne strângem ușor în formație și, în viraje lente, luăm înățime. Eram chiar în stânga lui Șerbănescu când, deodată, simt că rămân fără cabină. Prima senzație e de spaimă... apoi un gest rapid, dar neputincios, ca să o prind cu mâna... Zadarnic! Parcă pluteam pe deasupra aparatului, protejat doar de micul parbriz din față, ca și cum aș fi fost afară din avion. În câteva fracțiuni de secundă, sare capacul de la cutia de bagaje din spate și, înainte de a părăsi avionul și a se pierde în spațiu, face o escală, pocnindu-mă în cap, noroc cu casca de zbor! Apoi o carte, rachete și alte câteva lucruri (trusa de ajutor sanitar) urmează toate aceleași etape ca și capacul, capul devenind un fel de bilă de biliard lovită succesiv de un tac nevăzut. Anunț la radio și pic lent, luând panta de aterizare. (De obicei, cabina o rabate pilotul și o închide tot el, tocmai pentru a nu uita să o zăvorască, dar de data asta mecanicul, grijuliu, căutând să-mi facă un cât de mic serviciu, a rabatat-o el, fără a o putea zăvorî). Vin pe pantă normal, puțin plecat în față, pentru a evita curentul de aer, și aterizez ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat. Cobor și, pe marginea terenului unde am tras avionul, stau de vorbă cu servanții, adăpostiți într-o mică tranșee săpată de ei, așteptând bombardamentul inamic. Deodată, jos la firul ierbii, pe șoseaua ce vine de la Mizil, apar siluetele zvelte a șapte *Lightning*-uri. Strig din răsputeri pentru a acoperi zgomotul: „Alarmă!" Dar tocmai acum aterizase Mircea Șenchea și rula ușor, spre locul lui de

parcare, fără să știe nimic și fără să audă nimic. *Lightning*-urile deschid rafale lungi... ACA-ul trage în sus cu armamentul ușor, neochind, făcând un fel de baraj prin care americanii trec. Unul dintre ei însă este lovit; eu bag capul în tranșee, proiectilele cad pe aproape și nu mai văd nimic, încă câteva clipe și e liniște, așa că pot să ies afară. Mircea, în fine, îi văzuse pe americani și ieșise din avion nici el nu știa cum, soldații ies și ei plini de pământ și speriați... Efectul: două avioane de-ale noastre ciuruite și un american doborât de ACA, la intrarea pe aerodrom... Americanul filează jumătate din teren, îl pune apoi pe burtă și, ca o sanie, din cauza vitezei traversează restul terenului și se oprește într-o mică construcție din partea cealaltă a terenului. Alergăm acolo... avionul fumega mocnit. Este foarte frumos lucrat, pe capota motorului stâng se răsfață un nume de femeie: „Lucky Lady". Pilotul a scăpat, deși e cam șifonat. I se dau primele îngrijiri într-o căsuță din apropiere. Este locotenent-colonelul Litten, comandantul Grupului 82 de Vânătoare de la Foggia, spune că sunt ultimile misiuni în suveică din Italia în Rusia și invers. Înalt, slab, cu părul roșu, pare că suportă cu stoicism durerile provocate de accident. Uniforma lui de doc este ruginie și pe mânecă poartă o banderolă cu steagul cu stele albe al Statelor Unite. Primul lucru pe care-l întreabă este dacă a căzut prizonier la români sau la nemți și e bucuros că e la noi, îi e teamă de nemți. E percheziționat. În buzunare avea lire italiene de ocupație, valabile numai în sudul Italiei, în portofel mai multe fotografii, între ele soția lui, o femeie foarte frumoasă. În altă poză este el pe un schi nautic, cu mâna stângă o ține pe ea, de abia îi vine până la umăr, cu dreapta ține un fel de frâu și e remorcat de o șalupă în mare viteză. De jur-împrejur se ridică spuma albă; parcă ar fi un zeu al apei! Este un tip

foarte bine, dar nu a avut noroc, sau poate tocmai a avut noroc... (A murit mult mai târziu, după război, într-un accident de avion, la una dintre bazele americane din Japonia.)

**6 august.** Azi este Schimbarea la față! În loc să mergem la biserică, noi facem deplasarea de la Tecuci la Buzău, ca să fim în poziție mai apropiată pentru intervenții la americani. Nu prea ne convine noua situație. Fiecare și-a creat relații și ne simțeam foarte bine aici. Surorile Vortman sunt deosebit de atente, dar ce să facem!? Iată-ne momentan scoși de sub ordinele Corpului Aerian și suntem afectați Sectorului 2 de apărare al teritoriului. Încă de ieri, am găsit cu „Osca" (Mircea Șenchea), după indicațiile lui Sim (Ion Simionescu), o casă pe strada Nicu Constantinescu, la doamna colonel Băgulescu, cumnata generalului Băgulescu[92], fostul nostru atașat militar la Tokio, care e autorul minunatei cărți în trei volume *Suflet japonez*. Întâmplarea face să stau la rudele prin alianță cu celălalt Dobran, al lui Tuki, cununați de el și care este dactilograful nedespărțit al Mareșalului, împreună cu Mircea și cu „Chițu" (ca de obicei), ocupăm trei camere mari și luminoase, destul de bine aranjate. Ieșim din nou la alarmă. De data aceasta, suntem conduși de „Tigru", postul comandorului Miclescu, de la București, care ne plimbă prin toată Muntenia, când la Călărași, când la Brăila, când la Buzău, ca tocmai bine să nu întâlnim nimic și, spre necazul nostru, cei de la sol să ne povestească cum au trecut *Lightning*-urile peste aerodrom, cam pe la 3 000 de metri.

---

[92] Gheorghe Băgulescu (1890–1963), ofițer de infanterie, scriitor, fost atașat militar al României la Tokio (1942–1945), naționalist moderat, a murit în exil, pe pământ francez.

**7 august.** Recunoașterile semnalează mișcări vii de trupe la ruși, în est. Generalul Pantazi[93] este numit ministru de război!

**8 august.** Se întețesc ieșirile prietenilor noștri nord-americani; de data asta vin din Rusia. Ne întâlnim cu grupul german de la Mizil, care conduce întreaga formație, exact peste „Boccaccio" (numele de cod al Botenilor), la 4 000 m. Grupul 7 nu vine la întâlnire. Decolați mai târziu, nu ne găsesc. De câtva timp, lucrăm destul de bine împreună, întrunite toate trei grupurile, însă cu efective reduse. Aș ține să spun că aceasta este întreaga aviație de vânătoare a țării. *IAR*-urile *80* au fost retrase, pentru că nu mai pot lupta eficient la înălțimile la care se duc acum luptele aeriene și aveau pierderi prea mari, așa că am rămas cam maximum 30 de piloți români și 20 germani pentru întreg teritoriul, care acționează la alarma contra americanilor. Și încă ceva: americanii au venit, de exemplu, la bombardamentul din 15 iulie, cu 605 bombardiere și niciodată, în rest, cu mai puțin de 100–150 de vânători în însoțire, cu aparate mai rapide și mai bune din toate punctele de vedere. Fără comentarii!

Aveam atașat rezervorul suplimentar de benzină sub fuzelaj – între roțile trenului de aterizare, aerodinamic, de forma unei bombe și care ne mărește autonomia de zbor cu aproape 40 de minute – și ocupăm poziția imediat în spatele grupului german, care zboară cu avioanele pe patrule în linie. De la Otopeni, „Tigrul" ne dirijază: „Luați cap compas 90°" (Bucureștiul

[93] Generalul de corp de armată Constantin Pantazi (1888–1958), un apropiat al mareșalului Ion Antonescu, mort în penitenciarul de la Sighet, după ce fusese acuzat de crime de război și condamnat la moarte inițial, era, de fapt, în funcția de ministru secretar de stat al apărării naționale încă de la 22 ianuarie 1942.

rămâne în urmă, în dreapta); după câteva minute: „Modificați capul la 80°", încă puțin și iată formația inamică în dreapta, în fața mea, mai sus cu 1 000 de metri. Peste noi e Milu, cu adjutantul Dumitru Encioiu în celulă. Este antena noastră de detecție... Urcăm la 7 000 de metri, Milu este cam la 9 000 de metri în fața mea și, puțin mai în dreapta, este ultimul avion din patrula germană. Mă atașez lor. Rezervoarele suplimentare zboară, dâre albe de benzină marchează căderea lor, apoi toată formația se prăvălește în atac pe bombardiere. În acel moment, Milu, de sus, anunță la radio: „Atenție, grupul Șerbănescu!... *Mustang*-urile vă cad în spate!..." Apoi nimic. Atașat de patrula germană, facem două atacuri fără să pot vedea efectele, apoi degajăm în sus. Mai de sus se prăbușește un *G*-u cu fum alb, de glicol, din radiatorul de răcire. Fusese doborât! A treia oară nu mai putem ataca, pentru că formația noastră se fragmentase după necesitățile luptei; eram acum aproximativ în apropiere de Brăila. Rup lupta și încet, în viraje continui, largi și precaute, vin spre Buzău. Motorul nu merge tocmai bine, din când în când dă întreruperi, îmi este teamă să nu mă lase, iată însă Buzăul, scot trenul și mă angajez în priză directă pe pantă. În același moment, văd sticliri luminoase de jos... „Trage ACA-ul!", mă gândesc ce măsură să iau, sunt aproape de sol, gata să pun roțile, dar în fața mea apar trombe mari de praf din teren și urme de explozii cu fum negru. Chiar în clipa aceea, aerodromul era bombardat. Repede dau comanda de escamotare a trenului de aterizare și, cu ochii în sus și la spate, virez ușor dreapta, pe marginea terenului, și mă îndrept spre Ziliștea, care este la doi pași. Aterizez în priză directă, trag la marginea opusă clădirilor, tai contactul și, când sar din avion, aud cunoscutul fâșâit al bombelor ce cad, în timp ce și aici ACA-ul terenului începe să tragă. Nu mai am timp decât să mă culc și exploziile bombe-

lor înfloresc cam la 200 de metri spre linia hangarelor. Socotind că schijele bombelor au căzut și că alte bombe vor mai veni să continue „covorul", mă ridic și o rup la fugă spre marginea terenului. Alte bombe cad la nici 20 de metri!, data aceasta încep să se întreacă cu gluma, îmi zic, ba una cade nici la 40 de metri!, din fericire însă nimic nu mă atinge... Iar mă ridic și fug sub cilindrul de oțel al unui tăvălug cu care geniștii nivelaseră terenul și care, abandonat în afara perimetrului, în margine, îmi oferă un bun adăpost. Mai cade o serie de bombe, de data aceasta parcă exact pe hangarele de vizavi. Spre Buzău, trombe de fum negru marchează orașul. Ajutat de niște copii cu care învârt la bendix, sar în cabină și cuplez motorul cu mica manetă de la capătul cablului de pornire. Motorul detună, de data asta rotund, și decolez spre Buzău. Ajuns aici, privesc atent terenul și îmi aleg o fâșie fără gropi de bombe, pe care aterizez. Am sosit printre primii. Rezultatul aici este: un ostaș mort, acoperit cu pământ, mai mulți cocoșați de bulgării ridicați de bombe și două avioane ale escadrilei mele distruse (pe *31* a căzut fostul comandant Dinu Pistol). După ce aterizează și restul de avioane, vedem că lipsesc două, mai exact doi: Milu și Encioiu. Pe la ora 14.00, apare un *IAR 38* remorcând un planor. În curbe line, planorul declanșat aterizează și, din el, apare verde la față Milu, cu mâna stângă scoasă din umăr, după care, pe targă, iese și Encioiu, cu o dublă fractură a piciorului drept (care îl va chinui toată viața). Ce povestește în fugă Milu: „Când ați atacat bombardierele, prin fața mea, pe voi a căzut un roi de *Mustang*-uri (cca 40) și v-am anunțat prin radio... L-am luat în colimator pe cel mai apropiat și l-am doborât. În același moment, am simțit lovituri în avionul meu, pentru că și în spatele meu, și mai sus erau alte *Mustang*-uri. Cu comenzile inerte, probabil tăiate, *G*-ul a intrat în picaj pe verticală, angajându-se cu o viteză

fantastică. De la 9 000 de metri la 4 000 de metri încerc să sar. Larghez cabina - aveam peste 1 000 de kilometri/oră - și, cum aveam mâna stângă întinsă spre maneta roșie de largare, de sus, o forță fantastică îmi smulge casca din cap, laringofonul de la gât și masca de oxigen de pe față, iar brațul stâng scos în afară atârna ca o flamură de-a lungul fuzelajului, fiind scos din articulația umărului. Mă opintesc din toate puterile să sar, eram pe jumătate afară, dar aceeași forță mă ținea în subțiunea (curentul de aer) din cabină. La un moment dat, părți din avion cedează, întâi profundorul, apoi o aripă și, spre norocul meu, intrând într-o evoluție neregulată, am fost proiectat afară ca o minge. Continui să pic fără să deschid parașuta, într-o senzație plăcută. Număr până la 20, apoi trag de mânerul ei de deschidere și parașuta se desfășoară instantaneu, cu un șoc brutal, care mă face să leșin de durerea brațului, apoi, ca în vis, îmi revin, plutind ușor în aer. Trecusem printr-un plafon compact de nori și pluteam dedesubt. Pe la 3 000 de metri, încep scuturăturile, pământul se apropie din ce în ce mai repede și am senzația de prăbușire; jos mă trântește foarte tare și leșin din nou de durere. După nu știu cât timp, mă trezesc. Parașuta, umflată de vânt, m-a târât ușor câțiva metri. Cu greutate, cu mâna validă, o strâng sub cap. Nu pot face nicio mișcare, mă doare brațul groaznic, nici nu se cunoaște că am umăr. Într-un târziu, vine un cetățean cu o mașină germană și mă duce, nu fără peripeții, la Cioara Doicești, unde este un mic aerodrom. Peste puțin timp, îl aduc și pe Encioiu, care căzuse la vreo 500 de metri de mine, cu o dublă fractură a piciorului drept. Un medic tânăr, de la ei, ne suie într-un planor și ne expediază aici."

Sunt transportați la spitalul din oraș și noi avem un motiv în plus care pledează că *Mustang*-urile sunt ceva mai bune în ceea ce privește plafonul și chiar viteza.

**10 august**. Alarmă! Atmosfera la grup este cam următoarea: pe la ora 07.00, piloții sunt veseli, dar încet, încet, încep să se închidă... Către ora 09.00, se adună la postul de comandă, lângă aparatul de radio care anunță, prin postul „Ilse", situația aeriană... (peste ani și ani, am întâlnit „vocea" care atunci lansa mesajele în germană: *Achtung! Achtung! Keine Feindbildung über den rumänischen Raum!*[94] Era a locotenentului Dan Demetrescu, pe care l-am cunoscut după 50 de ani, la o partidă de bridge). Formațiile plecate din Italia sunt deasupra teritoriului sârb, cu direcția nord-est. Fețele încep să se închidă (eroismul e pe terminate), dar mai este o speranță, poate că se duc la Budapesta, virând aproape de Dunăre, la stânga... Aș, încă puțin și telefonul zbârnâie... Iată-i pe toți parcă înghițind în sec, îndreptându-se spre avioane. Alarmă de cinci minute, piloții - legați în avioane - așteaptă ceva... Nu mai trece mult și apare și racheta roșie. Parcă o slăbiciune generală îi cuprinde pe toți când mecanicii, grăbiți și ei ca să plece cât mai repede de pe teren, învârt la manivele în forță. În avion însă majoritatea se simt mai bine și încep să-și vină în fire. În fine, decolăm... Avionul meu a pornit puțin mai târziu, avea starterul blocat; patrula mă aștepta la T-eu, coechipier Mălăcescu, șef de celulă adjutantul Panait, coechipier 2 Ioniță (Nenicu). Decolăm... Celelalte avioane nu se mai văd, nu știu pe unde sunt.


Dan Demetrescu

Zburăm spre Mizil; iată în stânga-sus, ca niște puncte, avioane. Nu pot fi decât *G*-uri. Speculăm la maximum

[94] Atenție! Atenție! Nicio formație inamică deasupra spațiului românesc! (*lb.germ.*)

virajele și de abia după circa 10 minute îi ajungem. Este grupul german și în spatele lui, imediat, este Grupul 7. Ne atașăm și noi pe stânga, locul meu favorit și, așa cum zburăm acum, cu avantaj de lumină și conduși de „Tigru", urcăm, urcăm. Iată Brașovul... Ca niște jucării, casele par mici cuburi de lemn colorate. Ne îndreptăm înainte spre vest, mereu înainte. Făgărașul, apoi Sibiul... Mergem paralel cu crestele munților și avem 7 800 de metri, și iată, pe celălalt versant, tot paralel, dar în sens invers, formația de bombardiere americane. Sunt mai sus ca noi, virăm stânga-împrejur urcând mereu, avem acum 8 400 de metri, când, pe neașteptate, văd cum germanii aruncă rezervoarele suplimentare și pică... Intrigat, caut să văd de ce și descopăr un roi de *Mustang*-uri picând pe noi. Este o imposibilitate să mai ajungi la formație, așa cum lucrează ei acum: în față au pluton precursor de vânătoare format din *Lightning*-uri și în spate la fel, asta în protecția imediată, plus *Mustang*-uri mai sus, în vânătoare liberă, mai departe de formația compactă, dar capabile să intervină oricând alertate prin radio, un fel de vânătoare strategică cu misiunea de a angaja tot ceea ce apare într-un spațiu mai larg. Nici nu reușim să schițăm atacul și sunt pe noi. Iată-i acum, de pildă... Ioniță ceruse voie să plece, pentru că nu avea oxigen. Panait a rămas în urmă și, într-un viraj, nu l-am mai văzut. Singur Mălăcescu se ține bine, strâns în linie cu mine în așa fel încât ne putem apăra oricând unul pe altul. Îi fac semn că picăm, cam pe la 5 400 de metri, unde avem puterea de restabilire a motoarelor, înălțime la care ne convine cel mai bine să angajăm lupta. *Mustang*-urile ne ajung. Unul este deja în coada lui, strig la radio: „Virează dreapta!" – el, fiind în stânga mea, execută prompt –, ne încrucișăm și eu trag o rafală între el și *Mustang*-ul care se ținea în spatele lui. Acesta este obligat să degajeze în sus, apoi, din partea cealaltă,

iar i se așază în coadă... „Virează stânga!", manevra se repetă și, în coborâre, până la sol, reușesc să-l degajez nu mai puțin de șase ori, însă pentru că îl incomodam, americanul mă ia pe mine în primire, dar nu reușește să tragă decât din față, de unde nici eu nu mă las mai prejos. Ne încrucișăm ca două spade, la 15–20 de metri unul de altul; în manevrele obligate, privind cu capul peste umeri, îmi sare laringofonul de la gât și nici nu bag de seamă. Continui să indic manevrele prin stație radio și Mălăcescu execută exact ceea ce gândeam eu fără să audă nimic... Într-un târziu, observ și pun laringofonul la loc, restabilind legătura... Și el mă degajează de câteva ori. Cea mai mică greșeală pe care am fi făcut-o în acest balet al morții ne-ar fi costat viața pe amândoi. Cei patru insistenți – pentru că patru *Mustang*-uri erau! – au trebuit să se lase păgubași... Este o minune cum de au scăpat fără să fie niciunul doborât. A fost o luptă fenomenală, poate cea mai frumoasă de când sunt pe front, o luptă cu manevre nemaipomenit de precise! Acum, cu burta pe versanții Buzăului, în încrucișări repetate, am ajuns la teren. La înapoiere, nu se mai întoarce adjutantul Panait. Era un model de om și de militar. Nu se simțea bine... bolnav, zbura întruna și, azi, parcă a fost un făcut!, abătut și plin de presimțiri rele, a plecat și, neavând coechipier, a căzut. Pentru acela care în aviație a fost adjutantul major Panait Ion, un gând pios cu rugămintea să-i fie țărâna ușoară. Mălăcescu aterizează cu un cauciuc spart de gloanțele primite, pe dedesubt, în trenul de aterizare și cu multe alte găuri în profundor și în partea din spate a fuzelajului, iar eu numai cu mai multe spărturi în aripi.

Terestru... 11 divizii germane au ieșit din dispozitiv, întărind frontul central care suferea presiuni din ce în ce mai mari. Și nemții sunt abătuți și, fără să o spună, par că s-au împăcat cu ideea că războiul este pierdut.

„Mitică", lăptarul german care ne deservește ca armurier, o mărturisește pe față, repetat: *Krieg kaput*[95].

**11 august**. Facem doar un exercițiu de alarmă cu nemții... Ne adunăm toate trei grupurile, ei cu rezervoare suplimentare, noi fără, și colindăm toată Muntenia, în căutarea unor *Heinkel*-e pe care le atacăm simulat pe lângă Mizil. Trecem iar pe la București și, în limită de benzină, aterizăm pe Pipera. Cu o mașină, cât durează alimentarea, ne repezim în oraș, ca să mai vedem ce mai e pe acasă. Șerbănescu stă aproape de mine, pe Sandu Aldea, dar, după ce avem timpul limitat, ca o culme a ghinionului, mașina rămâne în pană de benzină și, din cauza lipsei, nimeni nu vrea să ne cedeze nicio picătură. Timpul trece, vedem *G*-urile decolând și, în fine, cu o mașină de la Popești-Leordeni, de la Grupul 6, al lui Dan Vizanty, prinsă pe drum, reușim să ne întoarcem. Tocmai bine pentru a forma o patrulă – ultima cu Șerbănescu –, cu care în razmot, într-un zbor splendid, ne reîntoarcem la terenul de bază (Buzăul, acum).

**17 august**. Încă șase zile de pauză pe care, după cum bănuiam noi, le datoram debarcării americane și franceze în Franța de sud, între Nisa și Cannes. Speram ca, fiind ocupați acolo, să ne lase mai mult timp în pace, dar ți-ai găsit! Azi, americanii sunt prezenți. Decolăm, luăm înălțime, găsim Grupul 7, dar nemții sunt de negăsit... Nu-i vedem nicăieri și nici nu-i auzim la radio. Manevrăm o oră, fără să putem ataca și, fragmentați, în formații mici, rămânem spre final numai trei avioane – Șerbănescu, „Bâzu" Cantacuzino și cu mine – și tocmai acum este o posibilitate de atac; o formație izolată, cu vânătoare puțină, dar suntem numai noi și la limita de benzină...

[95] Războiul este pierdut. *(lb. germ.)*

Șerbănescu se hotărește să vină acasă. La teren, adună grupul și urmează o scenă de o violență rară din partea căpitanului, care îi ceartă pe toți și, luându-mă ca exemplu le impută: „De ce locotenentul Dobran nu se întoarce niciodată? De ce se ține în cele mai grele evoluții? De ce are benzină și oxigen? Ne pierdem unul câte unul și e păcat!" Apoi, confidențial și puțin admirativ, cu zâmbetul lui larg, când nu ne mai vede nimeni, mă întreabă: „Cum ai făcut, măi «Țigane», de nu m-ai pierdut?" După care pleacă la București, la raport.

**18 august, Buzău.** După discuția furtunoasă din ajun, în care, pe nedrept, pronunțase cuvântul „lași", Șerbănescu este închis în sine. Așteptăm cu toții să sune alarma. De data asta suntem numai 12. Aceeași apăsare de moarte plutește peste tot. Nicio vorbă la nimeni. Dacă din întâmplare privirile unora se întâlnesc, în alunecări piezișe, fug unele de altele. Plutește un fel de izolare, un gol pe care nu-l poate umple nimic. Știm că azi va fi ziua cea mare, ziua decisivă, în care nu putem să ne evităm soarta. Este ora 09.00 și se dă pre-alarma. Cu pași grei plecăm la avioane, cu capetele în jos, cei 12, chemați să lupte, cu avioane mai slabe, contra unui inamic numeric mult peste puterile lor. Uneori, pare că nu te mai susține nici voința de a trăi, deși, până la urmă, este singura care se zbate. Întârzii puțin lângă căpitan. Este ceva nou în el, ceva care te face să-l privești adânc, apoi mă rup spre *22b*-ul meu, ca toți cei chemați spre avioanele lor. În ultimul moment, sosește și „Bâzu". Șerbănescu îl întreabă: „Tu ce faci, «Bâzule», zbori?!", „Desigur, domnule căpitan", confirmă acesta. „Știi ce, «Bâzule»?... Este mai bine ca tu să nu zbori!" „?!" Șerbănescu explică: „Suntem 12 fără tine, și cu tine suntem 13, unul dintre noi va trebui să cadă și acela sunt sigur că voi fi eu. Am și chestia asta (o bluză albă cu care a căzuse Milu)... poartă

ghinion! E mai bine să rămâi." „Nu se poate, domnule căpitan, zbor... Și dacă va cădea cineva, eu sunt acela, pentru că am venit al treisprezecelea!" Și „Bâzu" s-a dus spre avionul lui, numărul 3. Încă 15 minute și racheta cu stele roșii se ridică în spațiu... „Ilse", postul de alarmare terestru, transmite semnalul *„Reiterei!"*[96], ceea ce, în cod, însemna „Decolarea". Și 26 de mecanici încep să învârtă la manivelele celor 13 avioane: „Alecu" Șerbănescu, „Bâzu" Cantacuzino, Mircea Șenchea, Vasile Gavriliu, Ion Dobran, Constantin Bendas, Ion Simionescu, Laurențiu Manu, Ioan Mălăcescu, Constantin Miron, C. Nicoară, Dumitru Goloiu și Traian Dârjan. Mecanicii se grăbesc înfrigurați. Și pentru ei, fiecare decolare înseamnă ceva. Motoarele pornesc simultan și, cu alunecări grăbite, ne strângem la T-eu unul câte unul, apoi, pachet, toți 13 luăm înălțime. Ca niciodată, Șerbănescu nu aude la radio decât postul terestru de radio de la București, cu care intră în legătură. Ne întâlnim cu alte 12 avioane din Grupul 7, de sub comanda căpitanului Lucian Toma, și urcăm... urcăm drumuri de plumb. „Tigrul" ne conduce: „Mergeți cu cap-compas 290°... Modificați cu 10° de la 280"... etc. Avem 7 500 de metri peste munți, suntem la Brașov cu direcția Făgăraș când, deodată, ca un roi de albine, formația inamică ne apare în față. Un pluton de trei valuri mari, de bombardiere, eșalonate ușor în înălțime; în capul formației, siluete mai mici de *Lightning*-uri, desigur. „Bâzu" - care în formula de compromis, ca să nu fim 13, patrula mai sus, în fața noastră – intră și el în formație. Unul dintre noi, în virajul ușor amorsat, se


Constantin Bendas

[96] Cavalerie (*lb. germ.*).

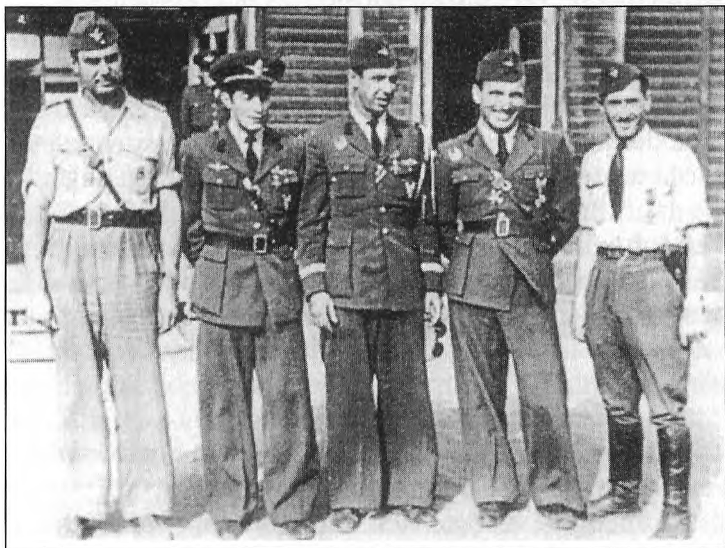
desprinde și pică. În cască se aude vocea lui Șerbănescu: „Unde te duci *11*, pe noi cui ne lași?" În numărul 11 era locotenentul Constantin Bendas, care acuza lipsa de oxigen! Lăsăm formația inamică să treacă pe lângă noi. Nu avem înălțime suficientă și urcăm mereu, paralel cu ei, în sens invers, urmând să ne răsturnăm în spatele ultimei formații. În același timp, sub noi, în sens invers, trec patru *Mustang*-uri. Șerbănescu le vede, virează scurt, la dreapta-împrejur, și pică pe ele. Toată formația face la fel, eșalonată în șir indian, afară de locotenentul Gavriliu care, din cauza virajului strâns și al aerului rarefiat la acea înălțime, se angajează și pică, pierzând vreo 2 000 de metri. *Mustang*-urile ne-au simțit că suntem în spate și virează și ele cu motoarele în plin, trăgând dreapta-sus. În viraj, Șerbănescu trage, dar nu pot observa nimic pentru că suntem încă departe și, în virajul de 360° care a urmat, mai vin - chemate prin radio - o dată opt *Mustang*-uri, a doua oară șase și apoi încă două. În câteva secunde, suntem 20 la 12 și *G*-urile fâlfâie la înălțimea aceea, cu manetele în plin. Motoarele trag din greu, de parcă sunt sufocate... este prea sus pentru ele; de la 5 400 de metri, unde compresoarele mai restabilesc puterea de la sol, urcând, o pierd încet, încet. Americanii se simt în largul lor. Compresoarele lor, cu două trepte, restabilesc de două ori puterea și pot urca mai mult cu 2–3000 de metri, fiind ajutați și de elicele cu patru pale. Culmea, prin radio, acum „Tigrul" ne cheamă la Mizil, unde *Lightning*-urile atacau la sol, și ne ordonă să nu ne angajăm cu formații mari. Șerbănescu răspunde: „Nu pot - ultimele lui cuvinte, de altfel - pentru că sunt angajat în luptă aeriană cu *Mustang*-uri!" Fragmentați pe formații mici, umplem tot cerul, și el își dă seama și caută să rupă lupta, picând spre sud-est. Ca de obicei, cu ochii pe el, îl urmăresc, tăindu-i virajele, și ies în linie cu el, în partea stângă. De atâtea ori i-am fost înger păzitor

și nu vreau să-l las nici acum. În dreapta lui mai este un avion. După cum am aflat mai târziu la sol, era adjutantul Traian Dârjan. Toți trei în linie, distanțați la 100 de metri, cu Șerbănescu la mijloc, picăm, dar viteza lui „1" este prea mare și nu permite încrucișări, dar picăm... picăm mereu; întorc capul spre stânga, cercetez latura și spatele și nimic nu apare. Întorc privirea la dreapta și... nu mai văd, peste Șerbănescu, al treilea avion. Intrigat, pentru că trebuia să fie un motiv pentru care dispăruse, schițez un viraj. A fost de ajuns străfulgerarea unei clipe pentru a se scrie un destin. În spatele lui Șerbănescu și mai sus era un avion cu botul roșu. Cu o ultimă speranță, transmit prin radio: „Virați, domnule căpitan!", poate se va întâmpla o minune și va auzi îmi spun... M-a fulgerat o clipă gândul că n-am scăpat, că *Mustang*-urile sunt pe urmele noastre, apoi am tras neochit, cu tunul și mitralierele, între el și căpitan... era prea târziu însă. Avionul lui mergea picat, în linie dreaptă, fără să schițeze niciun viraj. Intrase în rafala trasoarelor roșii, pe care americanul o pusese în față. Din planul stâng se prelinge o ușoară dâră de fum, avionul se înclină spre stânga, se întoarce pe spate și pică sub verticală. Întâi am crezut că, totuși, este o degajare. Pic și eu, preocupat de propria mea manevră.

*

Șerbănescu a căzut pentru că a avut prea mare încredere în grupul lui; bănuia că toți ceilalți îl urmează... Altfel nu se explică zborul acesta drept, fără viraje și oarecum fără grijă. Sunt dezorientat și cu sufletul greu; a căzut o stea!... A căzut Șerbănescu! Mai am o palidă licărire de speranță, poate că mai jos a sărit cu parașuta... Dar după picajul acela groaznic, pe spate, este mică șansa. Ca într-un vis urât mă învârt prin munți; undeva pe o culme, o casă frumoasă, lângă ea puțină cultură, am nebunescul impuls de a trânti aici avionul, de a-l face

țăndări. Îmi fulgera prin minte *Adevărata moarte a lui Guynemer*, povestirea lui Cezar Petrescu... Dumnezeule mare!, mi-e așa dor de liniște, dar totul nu a fost decât mirajul unei clipe. Avionul demult m-a purtat peste alte creste și alte văi. Îmi amintesc că, la începutul luptei, am auzit ca prin vis un mesaj... „Sunt doborât!" Cine-o fi fost?



Alecu Șerbănescu (al doilea din dreapta), la 28 august 1943, în ziua decorării cu Ordinul „Mihai Viteazul" clasa a III-a, alături de ceilalți ași incontestabili ai aripilor românești de la acea oră: „Bâzu" Cantacuzino, Ioan Dicezare, Tudor Greceanu și Ion Milu.

Ce vor fi făcut ceilalți? Curiozitatea, pe de o parte, sentimentul de a mă elibera de avion (suferise eforturi groaznice, încât se deformase celula; pentru a merge drept trebuia să-i dau picior și manșă într-o parte), pe de altă parte, mă mânau spre casă. Mă orientez repede. Am ieșit din munți undeva între Focșani și Râmnic... În curând văd Ziliștea, apoi Buzăul. Sunt puține avioane aterizate. Alunec ușor, avionul se lasă domol, rulează

spre locul lui, apoi, cu o ultimă zvâcnire de motor, se oprește. Mecanicii aleargă... Stau încremenit în cabină, fără să o deschid, apoi, cu pași grei, de condamnat: „A căzut Șerbănescu!" Toți împietresc... Nu le vine să creadă... Și totuși Șerbănescu a căzut. Rând pe rând, sosesc avioanele. Mai lipsește unul singur în afară de căpitan, este locotenentul Vasile Gavriliu, care și el fusese doborât. În momentul când a virat acolo, la Brașov, ca să intre în șir indian după noi, s-a angajat și a pierdut circa 2 000 de metri. Voind să urce din nou, în formație, s-a trezit așa, din senin, lovit de un *Mustang* dintr-o formație ce făcea protecția inferioară a bombardierelor. Cu peste 40 de găuri în avion, fără motor, a reușit să-l pună la Vama Buzăului, între munți, într-o cultură, lângă firul apei, și să scape numai cu o lovitură la cap (dând cu capul de vizor, în aterizarea forțată). Dârjan, extrema dreaptă a căpitanului, povestește că a văzut la timp *Mustang*-ul din spate și că a anunțat la radio, dar nici eu, și nici Șerbănescu nu am auzit nimic. Văzând că nu reacționăm, și cum americanul era în poziție de tragere, el a virat și, în încrucișare, a tras. În momentul acesta, soarta a vrut ca eu să mă uit în stânga. Când am întors capul spre dreapta, el trecea pe sub mine, în partea stângă, și nu l-am mai văzut. Ca și mine, s-a descurcat cum a putut. Aterizează și maiorul german, comandantul grupului german care acționează în România. Este de comun acord cu noi că nu se mai poate face nimic – dar absolut nimic! – cu *G*-ul contra *Mustang*-ului și ne promite că va pune imediat problema la Flotă[97], într-o conferință, la București. Ofi-

[97] Este vorba despre *Luftflotte IV*, comandantă de generalul-colonel Otto Deßloch, ulterior de generalul-locotenent Alexander Holle, ca pe finalul războiului să revină tot Deßloch. *Luftflotte* avea în subordine totalitatea marilor unități de aviație care serveau un anumit sector al frontului. *Luftflotte IV* deservea flancul

țerul german de legătură Neubeck obține de la Flotă un *Fieseler Storch*, cu care plec în munți, în căutare. După indicațiile mele, Șerbănescu trebuie să fi căzut în valea Buzăului. Străbat fără rezultat toată valea, dar nu reușesc să descopăr nimic. La întoarcere, insist și obțin din nou avionul domnului general Gh. Gârleanu, cu care reînnoiesc cercetările și, după aproape alte două ore de căutări, între Vipereşti și Cislău, pe frumoasa vale a Buzăului, lângă o comună sub munte, Rușavățu, la nordul ei, pe un povârniș de stâncă, găsesc avionul sfărâmat. Poate că nu l-aș fi găsit, dar puținii oameni de jos (niște ciobani), văzându-ne că ne învârtim pe acolo și, închipuindu-și ce căutam, ne făceau semne largi cu mâna, arătându-ne aproximativ direcția. Dar nu putem ateriza... terenul este prea prăpăstios și pentru *Fieseler* (tipul de avion cu care Skorzeny l-a „răpit" pe Musollini din locul în care fusese închis, în munți). După mai multe viraje, îmi dau seama că a intrat percutat în pământ, de la înălțime, făcând explozie și arzând complet partea de deasupra solului. Ne întoarcem spre casă. Pe vale, femeile, prinse de grijile lor mărunte, spălau rufele la râu, apoi le întindeau pe iarbă, la soare. Covoare multicolore de țesături... Și viața, pentru fiecare, își urmează cursul. E război?!... Ce război? Poate doar acolo, sus, sus de tot, unde în sclipiri de argint se aud tunete... Doar acolo se luptă zeii cu titanii și tocmai acum, fulgerat, a căzut din înălțimi un titan. Fusese ultimul bombardament american!

...Gavriliu ne povestește că primii sosiți la avionul lui doborât de americani, la Vama Buzăului, au fost un băiat și cu sora lui mai mică. Ei au numărat loviturile proiectilelor din avion. Băiatul nu mai văzuse un avion așa de aproape și l-a impresionat așa de mult, încât i-a

sudic al frontului de est și avea în subordine și aviația de vânătoare română afectată acestui front.

determinat destinul! Mult mai târziu, peste mai mult de 30 de ani, l-am întâlnit la TAROM, ca pilot. Era detașat de la armată și avea gradul de locotenent-colonel. Se numea Baba.

Iată și mențiunea lapidară din jurnalul Forței a 15-a americane de la Foggia, pentru ziua de 18 august 1944 (ultimul lor bombardament): *Ploiești was hit again the next day 18 with a dying gasp, the defenders sent up 35 Me 109G to intercept bombers, but the escort promptly sent nine of them flaming back to the ground.*[98] Doi dintre cei „trimiși la pământ" au fost din Grupul 9 Vânătoare.

**19 august.** Maiorul german s-a ținut de cuvânt. Pentru prima oară în istoria grupului, când a sunat alarma, piloții merg numai să disperseze avioanele. In mica agendă neagră care stă la baza acestui jurnal (agenda anului 1944) în care notam fugar întâmplările zilei pe care le detaliam seara sau a doua zi, sau chiar mai târziu, am scris impulsiv, în dreptul zilei de 19, „Grupul fuge". Dintr-un grup de vânătoare – care era floarea aviației române – am rămas numai 12 piloți, și asta după numai câteva întâlniri cu americanii (până în 10)... Nu suntem supraoameni! Ca teren de dispersare a fost aleasă Mamaia. Ne bucurăm pentru că, în colțul acesta de țară, n-am mai fost de mai bine de doi ani.

În formație strânsă, lăsăm în stânga podul de la Cernavodă. Iată, în zare, marea. Pe plaja albă, distinct, se profilează hangarele negre de la Mamaia. Rând pe rând, aterizăm venind dinspre mare spre uscat. Camarazii de la 52 – Horia Pop, Ion Galea și Mihail Lucaci – ne primesc

[98] „Ploieștiul a fost lovit din nou ziua următoare, 18, și, cu ultima suflare, apărătorii au ridicat 35 de *Me 109 G6* ca să intercepteze bombardierele, dar escorta, prompt, a trimis nouă dintre ei înapoi, în flăcări, la pământ." (*lb. eng.*)

cu bucurie. Nu ne-am mai văzut demult și am fost buni prieteni. Este un soare cald și atâta liniște în cortul lor, băgat în verdeața vie a unor oțetari, încât n-am mai pleca de aici! Fiindcă totul ne îndemna spre mare, nu ne lăsăm rugați și ne îndreptăm spre plajă. Nisipul arde, apa te cheamă, cei 12, dornici de viață, care au lăsat în urmă, pentru câteva ceasuri, coșmarul lor, se lasă în voia valurilor. Ne îndreptăm din ce în ce spre apă mai adâncă... Este așa de bine să simți cum te izbește valul, să-l sari sau să-l treci pe dedesubt! Apa mă fură; îmi aduc aminte ca prin vis frânturi de prin anul 1927; cortul acela mare, comun..., pezmeții din cozonac ai mamei, geamandurile, sirenele vapoarelor, jocul nostru pe foile de cort, moartea regelui Ferdinand, Lindberg... etc. Mircea mă păzește, să nu mă înec, și mă trimite mereu înapoi, spre țărm, unde apa nu este așa de adâncă. Unul singur a luat-o razna, de abia se mai vede ca un punct, departe, spre linia vapoarelor, către orizont. Este Sim, „bătrânul" Sim (26 sau 27 de ani?), simpaticul sublocotenent - ofițer de rezervă - Simionescu, pe care l-am poreclit „Rățoiul". Dar și de aici ne cheamă racheta roșie. În grabă, uzi, cu apa șiroind pe noi, fugim spre cort. De ce s-o fi dând alarma? Repede, la avioane și decolăm. În aer, postul de radio „Palermo" - este acolo un neamț care vorbește simpatic românește - ne dirijează vag, după niște ținte pe care nu le găsim. Trecuseră de mult în Bulgaria așa că plecăm spre casă, toți în afară de Sim, pe care plecarea avioanelor l-a surprins departe, în larg. El nu știa nimic și a venit de unul singur mai târziu.

La Buzău, atmosfera este de morgă... L-au adus pe Șerbănescu - câteva rămășițe arse într-un rest de parașută - în portbagajul propriei mașini. Atâta s-a ales din viața zbuciumată a celui care a fost căpitanul Alexandru Șerbănescu, asul aviației de vânătoare române, omul care polariza toate voințele în jurul lui. Acum nu vorbește

nimeni... Toți simt că am pierdut atâta, încât nu se poate exprima în cuvinte.

Vin zvonuri că a început ofensiva rusă pe frontul de la Iași. De abia așteptam să ne mutăm și ordinul nu se lasă așteptat... Mâine dimineață, în zori, grupul se deplasează pe terenul înaintat de la Roman, de pe care vom lucra împotriva rușilor. Ne bucurăm din toată inima și facem o vizită grăbită, de bun rămas, pe la puținii prieteni (Mânzu), apoi, în grabă, ne strângem catrafusele. Mulțumim doamnei colonel Băgulescu pentru ospitalitatea arătată și, târziu, ne culcăm plini de vise mari. Am o singură grijă acum... faptul că Valy e șicanată de poliția din Tecuci. Nu știu ce să mai fac pentru a o scăpa de lagăr... Biata fată are atâta încredere în noi și tocmai acum e singură! Șerbănescu, cu trecerea pe care personalitatea lui i-o dădea la Corpul Aerian, îi procurase o hârtie provizorie care, temporar, i-a asigurat liniștea, dar... Șerbănescu nu mai este! Întocmai ca Scarlet O'Hara, din *Pe aripile vântului*, îmi zic și eu că „și mâine este o zi", după care vom mai vedea!

Zvonul s-a adeverit... Marea ofensivă rusă a început astăzi după-amiază. Rușii au atacat, după o pregătire de artilerie, de o jumătate de oră, în zona grupării de armate „Dumitrescu și Wohler", pe toată lungimea frontului, cu o presiune mărită în zona Iașilor.

**20 august**. În fine, plecăm... Deși de la 04.00 suntem pe teren, nu putem decola înainte de a se încărca *Ju*-urile 52 puse la dispoziție de Flota a IV-a (germană) cu materialele și trupa necesară în primul transport, a căror protecție o asigurăm. Le lăsăm să plece înainte, în așa fel ca să le ajungem cam pe la Bacău, apoi decolăm și noi. Zbor în celulă cu Mălăcescu, admirabilul meu coechipier, și nu ne putem abține să nu rasmotăm Tecuciul în care toată lumea e sculată și oarecum în fierbere... Și proba-

bil ca și Valy e cu ochii pe cer, dar nu-i pot trimite decât un legănat din aripi, după care, cu zbor de lăstun, plec spre front. Ajungem *Ju*-urile la timp și aterizăm în bune condiții pe micul teren de la Roman, care are o lizieră învecinată cu cimitirul orașului. Ne instalăm camuflați sub pomi, aproape de cavouri, care servesc la nevoie și drept adăposturi. De fapt, ne instalăm chiar în locul Grupului 3 din Flotila 52 a lui Hrabak, grup comandat de Bacon[99], maiorul cu cele mai multe victorii într-o singură zi, care acum e în spital, doborât, la rândul lui, de un *Airacobra* tot aici, pe frontul Iașilor. Se ordonă o primă misiune: însoțire de *Henschel*-e la Podul Iloaiei și Târgul Frumos, localități între care rușii au spart frontul și înaintează spre sud cu infanteria, intenționând să coboare pe valea Sorcovățului ca să taie calea ferată Vaslui–Roman, la vest de Negrești, pe apa Bârladului. Situația pare critică, deoarece numai valea Siretului și Iașiul sunt mai puternic fortificate, în restul frontului o spărtură poate fi rapid exploatată, pentru că în spate nu este mai nimic. *Henschel*-ele atacă, dar parcă nu insistă ca de obicei... Au descoperit un vârf de coloană inamică blindată; de altfel, nici nu pot insista prea mult, pentru că vin *Il-2*-uri și *Yak*-uri și *La*-uri, tocmai pentru a ușura înaintarea aceleiași coloane, și se încinge acolo o bătălie de mai mare dragul, în care cinci categorii de avioane se întrepătrund în intenția de a se doborî unele pe altele. Nimeni nu mai știe unde îi este capul. Norocos din afacerea asta este Șenchea, care doboară un *Il-2* și un *La* probabil. Rușii sunt acum foarte insistenți aerian și împing aviația peste vârfurile proprii

[99] Mai mult ca sigur se referă la generalul-locotenent de mai târziu Gerhard „Gerd" Barkhorn (1919–1983), la total cu 301 victorii aeriene, al doilea după Hartmann în clasamentul așilor, cu șase aparate sovietice doborâte în ziua de 19 iulie 1942. Cavaler al Crucii de Fier cu Frunze de Stejar și Săbii.

de atac, imediat în spatele retragerii noastre. Nimic de reproșat în tactica lor de întrebuințare a armei.

Spre seară, încă o însoțire... Scoatem asaltul din linii teafăr, după o luptă aeriană cu *Yak*-uri, și ne retragem în sector, în vânătoare liberă. Sunt în celulă cu „Bâzu". În total, în ieșirea aceasta avem trei lupte aeriene. El credea că îl are coechipier pe Simionescu și a fost foarte mirat că Simionescu, care e liniștit și tăcut, vorbește mai mult ca de obicei la radio. Recunosc că am trăncănit cam mult și „Bâzu" ratează două ocazii sigure pentru simplul fapt că nu a înțeles la radio ceea ce i-am transmis. Spuneam că sunt în spate, să tragă fără teamă, și el credea că are ceva în spate și a tras de departe, fără să urmărească ținta, ca de obicei. Pentru faptul că el e nervos, ratez și eu o ocazie, dar cinci minute mai târziu, ne scoatem amândoi pârleala. Găsim două *Yak*-uri, pe la 3 000 de metri, care se plimbau în formație de luptă ca la ele acasă. Coechipierul, rămas puțin mai în urmă, este doborât de „Bâzu", care se apropiase din spate și l-a surprins fără ca șeful de celulă să vadă ceva. (Acum, și rușii au adoptat schema formațiilor germane: nu mai zboară în roi, ca la începutul campaniei). Cel rămas singur zboară în S-uri largi, căutându-și coechipierul, pe care îl va găsi până la urmă... . „Bâzu", care este un *gentleman*, mă lasă pe mine să manevrez. Din câteva viraje largi, sunt în spatele lui. Prietenul nu bănuiește nimic... Și chiar dacă nu va muri așa cum îi și doresc, trebuie să știe că a merge drept mai mult de câteva secunde înseamnă moarte sigură, și el merge în așa fel de parcă ar fi singur pe tot cerul. Pic sub el, apoi în urcare, pe dedesubt, îi plasez în față o rafală scurtă. Imediat, ca într-o explozie, scoate un fum negru, se înclină și intră în vrie spre pământ. În picajul care urmează mă simt înclinat cu putere pe dreapta, flapsul tremură..., *hait!* Mi s-a rupt ceva la avion și nu știu ce! Păcat de victorie, că nu o pot „clătina" cum trebuie acasă, la teren.

Reduc viteza și, cu grijă, ușor, ușor, cobor spre aerodrom, trecem legănând din planuri totuși – „Bâzu" mai tare și eu mai încet, mai timid – și aterizăm. Astăzi, grupul are șapte victorii sigure, fără nicio pierdere. Ieșit din carlingă, dau curios o raită în jurul avionului și descopăr cauza formidabilei înclinări la viteze mari: legătura unui volet de radiator (erau două) se rupsese și clapa care asigura automat răcirea glicolului rămăsese într-o poziție oblică. Rezistența ei la înaintare dădea un puternic cuplu de răsucire pe dreapta.

Bietul Șerbănescu!... Ce ghinion pe el!... Ar fi fost un loc ideal de lucru aici, în competiția lui cu „Bâzu". Mă îngrijorează faptul că frontul se clatină, nu avem spate mai deloc, nimic nu pare organizat în adâncime.

**21 august.** Zi – cum era de așteptat – de activitate intensă. Zburăm pe capete. De abia vii dintr-o misiune și pleci în alta. La prima însoțire, susținem o luptă aeriană grea cu *La*-uri și nu a lipsit mult ca să fiu doborât. M-am băgat iar de unul singur într-un vălmășag de *La*-uri și *Il-2*-uri – care atacau o coloană de-a noastră pe o șosea – și, crezând că sunt urmat de celula a doua, care fusese cu mine, m-am trezit singur cu un *La* în spate, cam pe la 400 m. Avionul acesta, cu motor în stea, pare destul de bun, mai ales în urcare, și am scăpat de el în jos, în razmot, folosind acoperirile terenului, dar nu fără a simți încă odată trasoarele aproape, foarte aproape, poate la jumătate de metru de cabină, însă cum picam cu picior în ușoară derivă, toate rămâneau ușor lateral și puțin mai sus.

La întoarcere, îl găsesc pe teren pe ministrul nostru, al Aerului, pe generalul Jienescu. Am auzit că a făcut gălăgie la Tecuci, nu i-a plăcut ceva la comandament, aici însă îl văd cam îngrijorat. Stă de vorbă cu noi, cerând amănunte. Ne întreabă de noile tipuri de avioane

rusești, de una, de alta... Vine și „Bâzu" din zbor și raportează că ar fi văzut tancuri rusești pe Bârnova. Vestea este foarte importantă, dar înainte de a o transmite mai departe, ministrul vrea să fie verificată. Mă ofer să fac eu recunoașterea, cu adjutantul Mălăcescu, care acum e nedespărțit de mine. Tăiem direct spre Iași, luăm înălțime, apoi, deasupra orașului ne răsturnăm în viteză, jos de tot, la pământ, în lungul șoselei și căii ferate Iași–Bârnova. Observăm orice mișcare, cu toate că zburam cu 500 km/oră, dar la viteza asta nu ne e teamă de nimic. Chiar la ieșirea din Iași observ grupe de luptă române cu direcția spre oraș și, puțin mai departe, plutoane în marș și coloane de mașini române și germane cu aceeași direcție. Nici urmă și nici vorbă de tancuri pe Bârnova... A fost o confuzie, ce o fi văzut „Bâzu"? Luăm înălțime și ne reîntoarcem spre casă, însă la vest de Bârnova găsim, în atac la sol, pe satul Hadâmbul, *Il-2*-uri și *Yak*-uri. Mai la nord puțin, Voineștii fumegau, păreau că fuseseră ocupați.

În lupta aeriană – foarte dificilă, din cauza unui plafon de nori în care stăteau *Yak*-urile –, adjutantul Mălăcescu reușește să doboare unul dintre *Il-2*-urile de jos și, bucuroși de ispravă, pornim spre Roman, dar ministrul nu mai e aici. Ne pare rău că nu-i putem raporta verbal rezultatul. Îl transmitem însă telefonic la Bacău, unde plecase el între timp. Ar fi prudentă acum o schimbare de teren pentru că, în actualele condiții, oricând sunt posibile atacuri la sol, frontul fiind prea aproape. Deja, către ora 14.00, o formație de *Il-2*-uri se apropie pe valea Moldovei, către Roman, dar ocolesc orașul pe la vest și bombardează șoseaua și calea ferată între Roman și Bacău, fără ca „Bâzu" să dea ordin de decolare. Eu, personal, aș fi ridicat toate avioanele în aer, într-o acțiune de 15–20 minute, dar „Bâzu" motivează că nu ar mai avea avioane pentru misiunile cerute de corp, deși le-ar

fi putut dirija și din aer... ce importanță are, dacă reușim să le micșorăm potențialul și moralul doborând câteva - este o lovitură într-un sector important de front. Neacționând, îi încurajăm.

Încă o vânătoare liberă și o însoțire de *Henschel*-e, dar atacurile noastre au devenit dificile din cauza numărului mare de aparate cu care acționează ei acum, apărându-se unii pe alții, reușind o concentrare de mijloace care le dă o mare superioritate în zonă. În orice caz, este o zi frumoasă: patru misiuni cu patru lupte aeriene.

Situația frontului este din ce în ce mai proastă. Spărtura dintre Târgul Frumos și Podul Iloaiei a progresat, cum era de așteptat. Nu știu ce să cred, nu luptă infanteria cum ar trebui? Pe drum se văd ostași fără arme și cu uniformele dezordonate, rupte, unii nu mai au bocanci în picioare, ci numai obiele... Șenchea îi întreabă: „De unde veniți voi?" I se răspunde: „De la Târgu Frumos..." „Păi, acolo nu ați avut contact cu inamicul, că spărtura e mai spre est!" „Nu, dar au spart spre Podul Iloaiei alături de noi, la Regimentul x Arad, și am plecat și noi; nu mai puteam să stăm, că ne încercuiau!..." Deci, nici gând să reziste sau să contraatace în spărtură, ba unii au părăsit și armele, ca să fie mai ușori, fără să tragă niciun foc!... Ce să fie asta? Încrederea Mareșalului, săracul, să fie fără temei?

**22 august**. Hitler aprobă propunerea retragerii pe aliniamentul Galați, Focșani, Carpați, dar se pare că este prea târziu. Deja, 15 divizii germane par pierdute... În 21 și 22 [august] au loc întrevederi serioase între Mareșal și generalul-colonel Friessner, comandantul Grupului de armate „Ucraina Sud".

*

Pentru a înțelege mai bine evenimentele, intercalez în jurnal părerea acestuia și discuțiile cu Mareșalul, așa cum a reieșit mult mai târziu, după ce Friessner a

publicat cartea *Bătălii trădate*, adresată soldaților de ieri, de azi și de mâine.

*Intercalarea se face după 45 de ani:*

„Având în vedere marea primejdie ce se contura încă din prima zi a bătăliei, am avut, la 21 și 22 august, întrevederi serioase cu Mareșalul Antonescu. L-am întâlnit și văzut pe Mareșal pentru prima dată la 20 august, când ofensiva rusă în Basarabia abia începuse. Era o personalitate marcantă, cu o cultură generală și cu un deosebit talent militar. Am avut foarte repede un contact bun cu dânsul. Noi ne-am întâlnit pe plan militar și, astfel, de la soldat la soldat, am putut să vorbim deschis despre problemele serioase care ne preocupau deopotrivă. Am avut încredere față de Antonescu și cred că și el a avut încredere în mine. Vorbind despre comportarea suspectă a trupelor române, atât în ziua anterioară începutului ofensivei, cât și în prima zi a bătăliei, el mi-a declarat că e cu totul surprins de comportarea trupelor sale și că, în decursul vizitei sale pe front, el a avut impresia că diviziile respective ar fi putut să se mențină pe poziție. Fără îndoială, ele nu au luptat suficient. El pune adevărul mai presus de orice, chiar dacă nu îi este favorabil. Mareșalul nu a vrut să accepte cauza adevărată a lipsei de rezistență a trupelor sale și anume intriga politică. El a afirmat că, desigur, soldatul român nu poate fi comparat cu soldatul german, aceasta trebuie spus în primul rând și în ceea ce privește corpul ofițerilor români. El a promis măsurile cele mai aspre față de sabotori și și-a ținut făgăduiala. A plecat personal mereu pe front, la trupele sale, și lua el însuși măsuri acolo unde era nevoie. Știu că a organizat cordoane compuse din ofițeri împotriva celor care își părăseau postul și că folosea mijloace aspre.

La 21 august, am făcut o analiză amănunțită a situației în prezența statelor-majore. Situația era proastă...

Totuși eu credeam, ca și în alte crize pe care le învinsesem pe alte fronturi, că voi putea să împiedic până la urmă, și aici, o străpungere a frontului sau o încercuire. Aceasta, desigur, numai în cazul în care și trupele aliate își vor menține pozițiile și dacă ordinul meu va fi îndeplinit fără discuție. Aici te lovești de mari dificultăți și strâmtorări – de multe ori imprevizibile pentru profan – care stau în calea comandantului unei armate de coaliție și care pot pune sub semnul întrebării arta de conducător militar. Mareșalul Antonescu a aprobat întrutotul felul meu de a vedea situația. Și el văzuse că zona cea mai primejdioasă era cea dintre Prut și Moldova. Era de părere că existau anumite simptome pentru o posibilă debarcare a inamicului în sud, dar totuși posibilitățile unei astfel de operațiuni nu erau mari. Ele desigur se pot mări, datorită poziției Bulgariei. Această poziție este caracterizată prin ultimul discurs al președintelui Consiliului de Miniștri bulgar. Antonescu a reluat unele puncte ale acestui discurs, spre exemplu: «Tot ce s-a făcut până acum a fost o greșeală. Poporul bulgar respinge aceste măsuri și nimeni nu poate să împiedice Bulgaria să acționeze conform intereselor sale». Antonescu a spus că aceasta trebuie privită ca un act direct împotriva Germaniei și că de altfel președintele Consiliului de Miniștri bulgar a spus că marele frate slav va înțelege situația Bulgariei și o va ajuta. Antonescu nu trebuie să ia în considerare nu numai interesele militare, dar și pe cele politice ale României. El se simte obligat să atragă atenția asupra acestor lucruri. Interesul politic al României cere ca Basarabia, inclusiv orașul Iași să fie păstrate. În acest sens trebuie făcut totul pentru că dacă acest front se prăbușește, se deschide întregul Balcan. El se simte răspunzător pentru fiecare petec de pământ care se pierde, de aceea el a pompat tot ceea ce are poporul român pentru a ține acest front.

Dacă mai înainte în Rusia s-au pierdut teritorii, acum situația s-a schimbat. Aici se hotărăște pentru totdeauna viitorul poporului român. România nu poate spune ca Bulgaria că merge la masa slavă. Ea luptă pentru viața ei. Dar România nu se poate ruina ea singură și de aceea el a rugat întotdeauna Germania să-i dea arme. El mai dispune încă de 160 de batalioane și de oameni instruiți care însă nu au arme și de aceea frontul nu are rezerve suficiente. În continuare am rugat pe Mareșal să-mi acorde o întrevedere între patru ochi. Translator era colonelul român Ivăncescu. L-am informat încă o dată deschis asupra zvonurilor tot mai vii cu privire la uneltiri în țară și în special în armată care au ajuns la urechile mele din momentul în care am preluat comanda teatrului de operațiuni. L-am orientat asupra impresiilor culese de mine la București, amintindu-i că încă de atunci nu pot să mă debarasez de o anumită senzație de nesiguranță. I-am arătat Mareșalului că schimbarea suspectă a unor comandanți militari înalți, înainte de începerea ofensivei, a avut loc fără știința și consimțământul comandamentului german. În sfârșit, am pus în legătură toate aceste fenomene cu comportarea diviziilor române de la începutul ofensivei rusești. Concomitent mi-am exprimat regretul, păstrând rezerve serioase, în fața marii primejdii care se conturează. I-am repetat încă odată că noi mai putem învinge criza actuală dacă trupele române și poporul român vor susține lupta comună, neabătut și cu voința fermă, împotriva marii primejdii pe care Rusia Sovietică puternică ar constitui-o pentru Europa. Noi stăm aici împreună pe o barcă pe marea furtunoasă, i-am arătat Mareșalului. Cine vrea să se despartă aici de noi, se pune în primejdie nu numai pe sine și națiunea sa, dar și întreaga lume europeană. La această expunere a mea, Mareșalul a răspuns foarte amănunțit. Redau spicuiri după nota făcută de translator: «Rog pe Exce-

lența Sa să-mi permită, de asemenea, să vorbesc de la om la om, de la soldat la soldat, tot atât de deschis ca și D-voastră. Este evident și de la sine înțeles că războiul actual decide soarta Europei și îndeosebi soarta poporului german și român. Nu numai eu și pătura noastră conducătoare, dar și majoritatea covârșitoare a poporului român este convinsă și conștientă de marea primejdie pe care superioritatea crescândă a statului sovietic asiatic, rusesc, o înseamnă pentru noi și aceasta cu atât mai mult cu cât poporul român și statul român au luptat timp de secole împotriva asupririi rusești și au trebuit să suporte această asuprire, deoarece Rusia, în tendința ei de a înainta spre sudul și estul Europei, a smuls mereu bucăți ale teritoriului românesc. Această conștiință a primejdiei care amenință Europa, noi o găsim la păturile conducătoare ale aproape tuturor popoarelor din Europa. Dar unele popoare din Europa nu numai că nu luptă cot la cot cu Germania, dar întreprind acțiuni care dăunează serios intereselor Germaniei. Se pune întrebarea care este motivul pentru care aceste popoare acționează în felul amintit mai sus. Răspunsul nu poate fi decât că Germania a comis grave greșeli politice. Astfel... niciodată, în decursul acestui război, Germania nu a declarat, prin reprezentanții săi oficiali, care sunt intențiile germane față de fiecare stat, pentru timpul când va fi obținută victoria finală. O astfel de declarație ar clarifica popoarele Europei și le-ar uni pentru lupta comună împotriva Rusiei Sovietice.»

Mareșalul, voind să ilustreze cele ce avea să spună în continuare, a schițat cu câteva trăsături pe peretele casei desenul alăturat și a spus: «Germania a pregătit războiul asupra Rusiei deja din 1939 și a comis, cu toate acestea, cu mai puțin de un an înainte de începerea acestui război, marea greșeală politică de a se lipsi de însuși brațul ei drept și anume, prin îmbucătățirea granițelor române

în favoarea Rusiei, Ungariei și Bulgariei, atunci când a devenit limpede că de la Marea Baltică până la Marea Neagră, poporul german va avea un singur popor drept aliat natural și participant direct la lupta împotriva Rusiei Sovietice și anume poporul român și statul român. În loc să întărească poporul și statul român, deoarece prin aceasta brațul Germaniei care trebuia să lovească Rusia ar fi fost întărit, din partea Germaniei a fost comisă marea greșeală politică de a răni poporul român în trupul și în moralul său. În anul 1939, la Moscova, cu ocazia încheierii pactului germano-rus, care a precedat războiul împotriva Poloniei, ministrul de externe german, Dl. von Ribbentrop, a promis rușilor Basarabia și Bucovina de nord. Dl. Ribbentrop, deși german, a smuls după aceea din trupul României, din trupul poporului român, Ardealul de nord și l-a dat Ungariei, care nu avea asupra lui niciun fel de drepturi. Era vorba de Dl. Ribbentrop, deoarece la Viena, Mussolini, Ciano și în general Italia nu mai contau, cum nu au contat nici în anii care au urmat. Germania a smuls și o altă parte din trupul României, Dobrogea de sud, și a dat-o Bulgariei. Dar din punct de vedere etnic, teritoriul cedat Bulgariei nu avea o puternică populație românească. Basarabia, Bucovina de nord și Ardealul de nord dimpotrivă, sunt teritorii cu populație din punct de vedere etnic în marea ei majoritate curat românească. Poporul român, lovit în acest fel de politica germană greșită, pășește în mod loial, cot la cot, cu Germania, în loc să se îndepărteze de aceasta și să se arunce în brațele inamicilor care i-au promis și îi mai promit restituirea teritoriilor pierdute din cauza diplomației germane și care subliniază mereu că nu recunosc arbitrajul de la Viena. Este singurul caz în istorie când un popor care a fost trădat de un alt popor aliat în acest fel nu se întoarce împotriva lui, ci

rămâne alături de el. Este singurul caz în istorie când un popor participă ca aliat la un război, fără un tratat de alianță politică sau militară. Oare nu reprezintă aceasta dovada ținutei morale și a cinstei cu care poporul român se află alături de cel german în acest război, alături de poporul cu care navighează în aceeași barcă, fără să știe măcar încotro se îndreaptă? Fiindcă, nici până azi, în ciuda strădaniilor mele, conducerea germană nu a declarat niciodată în mod public care este soarta rezervată acestui popor român loaial și aliat. Singurele ființe care sărută mâna stăpânului, chiar atunci când sunt lovite, sunt sclavii. Poporul însă nu este sclav. Sclavul acționează din frică, poporul român o face din conștiința profundă a ființei sale. Deoarece el este pe deplin conștient de marele pericol care îl amenință în însăși ființa sa: superioritatea statului Sovietic Rus. Poporul român este singurul în mijlocul popoarelor slave. El nu are mentalitatea poporului bulgar care vede în poporul rus pe fratele său mai mare, tot așa ca și poporul sârb și cehoslovac. El este conștient că aflându-se în calea intereselor rusești și fiind înconjurat de popoare slave, nu are decât un singur aliat natural... poporul german. Și tocmai de aceasta el nu poate să înțeleagă și se întreabă pe sine însuși când unul din regii săi și una din personalitățile sale conducătoare au comis anumite greșeli. Care popor din lume nu a comis vreodată greșeli? Pe de altă parte, interesele alianței și colaboratorii poporului român și german cuprind nu numai perioada războiului actual, ci se întind peste acesta, înspre timpurile viitoare, atât pe tărâm politic cât și economic. Oricum s-ar termina războiul, Rusia va ieși din acest război întărită, mai puternică decât atunci când acesta a început. Ea va reprezenta deci pentru Europa pe mai departe o primejdie mare și permanentă»...

Este adevărat că, atunci, cu ocazia penultimei mele vizite la *Führer*, acesta mi-a declarat că pentru el arbitrajul de la Viena nu mai exista. Aplicarea măsurilor pe care le convenisem cu Mareșalul Antonescu la 22 august nu au mai avut loc. În seara zilei de 23 august, Mareșalul a fost arestat în palatul regal de la București din ordinul regelui Mihai. Încă în aceeași zi, la orele 22.00, Regele având în vedere un armistițiu cu sovieticii, a dat prin radio ordin tuturor trapelor române să înceteze lupta... O tragedie zguduitoare..."[100]



Johannes Friessner

**22 august (*bis*).** Situația devine din ce în ce mai critică. Singură valea Siretului se mai menține. Frontul din Basarabia s-a prăbușit pe toată întinderea. Spărtura de la Iași a luat proporții mari. Au interceptat calea ferată Buhăești–Roman și vor coborî, probabil pe Bârlad, spre Vaslui, ca să taie posibilitatea retragerii trupelor de la Iași. Din marginea aerodromului nostru, de aici de la Roman, se vede unde atacă *Henschel*-ele, peste dealuri, spre satul Doljești. Nu mai vorbesc de artilerie, care a început să se amplaseze chiar pe marginea terenului nostru. La

[100] Ion Dobran nu precizează ediția și paginile din care a extras acest citat destul de cuprinzător, însă cel mai probabil este vorba despre Hans Friessner, general-colonel în retragere, *Bătălii trădate. Tragedia armatei germane în România și Ungaria*, Editura Holstein, Hamburg, 1956, volum tradus în limba română de colonelul H. Gabe, tras la șapirograf, legat în registru, înregistrat (inițial la fondul secret) și deținut, în copie, de Biblioteca Militară Națională, București, subcapitolul *Întrevederi cu mareșalul Antonescu*, p. 72 și urm. (p. 58 în manuscrisul dactilografiat în limba română).

fel și tancurile românești – oprite de nemți, pentru că se retrăgeau cam prea pripit – sunt puse în poziție tot aici, în marginea terenului, completând artileria. Despre noi însă nimeni nu vorbește nimic. De abia după masă, după ce executăm două ieșiri (una de luptă aeriană), se pune problema deplasării – poftim de vezi! – pe terenul Focșani Est. Sărim cu toții cu gura să mergem la Tecuci, unde avem cantonament, masă, relații etc.

De trei zile, nu am mâncat mai nimic. Cazanul nemților este insuportabil și nu se găsește altceva, și chiar de s-ar găsi... nu e timp, iar starea asta de încordare consumă enorm... Mai toți se resimt.


Traian Dârjan

În cea de-a doua misiune de azi a fost doborât adjutantul aviator Traian Dârjan. Lovit de un *La* în radiatorul de ulei, cu parbrizul năclăit de uleiul ars și cu fum în cabină, a trebuit să aterizeze forțat, să nu gripeze motorul și să ia foc. A aterizat în viteză mare, ghidat parțial prin radio de Gavriliu, al cărui coechipier era în misiunea aceea. După aterizare, a capotat. Aproape la circa 200 de metri era o șosea pe care se aflau vârfurile de atac ale unei coloane motomecanizate sovietice, așa că, totuși, chiar dacă nu ar fi avut nimic, tot nu ar fi scăpat, ci ar fi fost luat prizonier, iar a fi prizonier la trupele din linia întâi este echivalent cu a fi mort. Totuși, poate că, printr-o minune, tot va scăpa până la urmă[101]. De fapt, el este

[101] Adjutantul Traian Dârjan (1920–1945), as al aripilor românești, cu 11 victorii aeriene omologate, a scăpat atunci, ca să cadă câteva luni mai târziu, la 25 februarie 1945, la Dúbravy, în Republica Slovacă de azi, într-o misiune cu cântec, acoperindu-l pe „Bâzu" Cantacuzino în luptă cu vânătoarea germană condusă


Popescu-Ciocănel

fostul coechipier al lui Popescu-Ciocănel, care îl aprecia în mod deosebit.

Tot azi, în împrejurări similare, adjutantul Miron aterizează forțat, de astă dată însă în teritoriul nostru. I se trimite de pe Băcău un *Fieseler* ca să-l aducă la bază. Seara, ca ultimă misiune de pe Roman, facem însoțirea *Ju*-urilor care ne transportă totuși la Tecuci, după trei zile de activitate aici... Și eu, care în prima zi pusesem oamenii să sape adăposturi... N-aș fi crezut pentru nimic în lume că s-ar fi putut întâmpla un astfel de dezastru. Nu se poate să nu fie ceva la mijloc; eu aș zice trădare... Altfel, Jucov[102] ar mai fi stat, cum a mai stat aici.

**23 august**. Tecuci... A venit domnul comandor Pîclea (inspector de Vânătoare). Ca o scuză, ne spune că nu a venit în inspecție. Coborând din *P.Z.L.*-ul lui, pe care încă mai zboară ca inspector al aviației de vânătoare, vine în mijlocul nostru foarte prietenos, să stea de vorbă și să mai afle vești recente. E nevoie de o recunoaștere. E misiunea mea preferată, așa că mă ofer să o fac și, fiindcă e de amănunt, mi se dă ca protecție încă o celulă. Urcăm în razmot pe Bârlad, în amonte. Peste tot, pe două și chiar trei rânduri, coloane care se retrag. Ici și colo, mașini ce se duc goale spre nord, să evacueze cine știe unde... ceva. Bârladul e aglomerat și fierbe, cu multă lume pe străzi, spre Vaslui însă nimic. Pe toată șoseaua, între Bârlad și

de asul Helmut Lipfert.

[102] Referire, cel mai probabil, la mareșalul sovietic Gheorghi Konstantinovici Jukov (1896–1974), comandantul ofensivei finale sovietice contra Germaniei naziste.

Vaslui, nici cea mai mică mişcare. Aici, oraşul pare mort, focuri izolate ard... La nord de Vaslui, imediat la ieşirea din Buhăieşti, semnalăm primele vârfuri blindate inamice. Aşa se face de acum înaintarea, fără să aibă cea mai mică rezistenţă, [ruşii] merg cât le permit mijloacele lor să înainteze, ca să aibă siguranţa că nu sunt atraşi în vreo cursă şi, slavă Domnului, curse nu le mai întinde nimeni acum. Dacă ruşii ar grăbi înaintarea, totul s-ar termina într-un dezastru. Până la Siret, pe linia Focşani–Nămoloasa– Galaţi, nu vor mai putea fi opriţi de nimeni. De la Buhăeşti zburăm, tot cu burta pe pământ, spre Roman. În câteva puncte, [ruşii] au depăşit cu mult calea ferată. La Târgul Băceşti, un foc viu de ACA ne ia în primire. Trasoarele roşii trec pe lângă noi fără să ne atingă şi se înfig, cu explozii negre, în dealul împădurit din faţă. Ca în vis urcăm creste, sărim văi şi, în câteva clipe, suntem în afara bătăii lor. La Roman, capul de pod se păstrează intact. Cel puţin aici, Siretul este o barieră peste care nu s-a trecut. Pe aerodrom, nicio mişcare, în afară de tancurile amplasate pe margine cu faţa spre est şi nord. La nord, frontul se menţine la circa 12 km. Coloane de tot felul se scurg spre Bacău, dar şi mai multe, împreună cu căruţe cu refugiaţi, se îndreaptă pe drumurile ce duc în Transilvania, peste munţi. Sunt câteva trecători bune ce pot fi folosite. La Bacău, pe teren, două–trei avioane, şi ele gata de ducă... Înspre Bârlad din nou, apoi spre Huşi, care este marcat de coloane mari de fum, vizibile de foarte departe. Şi aici sunt incendii în oraş. Practic, nu mai e front!

La reîntoarcere, mai fac o misiune cu „Bâzu", în însoţire de *Stukas*, la nord de Vaslui (nu ştiam că e ultima mea misiune pe frontul de est), imediat lângă oraş, chiar la intrare. Se vede ce mult au mers în patru–cinci ore de când îi semnalasem în recunoaşterea dinainte – la NV Buhăieşti – până în marginea Vasluiului, înaintare, nu

glumă!... *Stukas*-urile bombardează tancurile și mașinile blindate pe șosea și pe câmp cu efecte destul de bune, parte dintre ele sunt aruncate de explozii de pe șosea, peste șanț, la câțiva metri, și răsturnate. Și locotenentul Dan Stoian, cu *Ju*-ul *88* în ultima misiune a frontului de est, pe la prânz, a bombardat coloanele blindate ce intrau în Târgul Negrești. Zburând sub 1 000 de metri din cauza prafului și a fumului ce reducea vizibilitatea, povestește că a rămas îngrozit de mărimea coloanelor ce se revărsau ca un puhoi, spre orașul Vaslui, fără a mai întâmpina nici cea mai mică rezistență organizată. E în aer o doză de nervozitate care încordează lucrurile. De abia întorși din misiune, aflăm că Flota ordonă se ne mutăm de pe Tecuci, deoarece terenul de aici nu mai prezintă siguranță. Este ales de Corp, ca nou teren, Cioara Doicești, cam la mijlocul distanței dintre Fetești și Făurei. Situația devine critică pentru mine, în special, pentru că, în calitate de comandant de escadrilă, risc să-mi rămână materialele și echipamentul, împreună cu o parte din oameni, aici. Flota, hărțuită și ea de diferite nevoi, nu ne poate pune la dispoziție avioanele necesare, nici măcar jumătate din cât am avea nevoie, așa că ne împărțim și noi cum putem.

Nu mai am timp nici măcar să dau o fugă în oraș, pe la gazdă. Las totul în grija lui Mircea, care rămâne aici, având avionul indisponibil. Ce vor face Ignatii Semionovici cu fetele și cu Olga? Către ora 18.00, ne suim în avioane și, după 25 de minute, după ce zburăm peste Ianca, iată-ne la Cioara. Un teren bun, înierbat, așezat între trei sate sărăcăcioase, după aspect. Iarăși căzuți din cer între oameni străini, dar, până la urmă, se aranjează și aici totul, în sensul că găsim două camere mari și frumoase la șeful de gară. Mâine, probabil, va veni și Mircea, dacă va fi reparat la timp avionul.

# PARTEA A II-A

# Însemnări de pe Frontul de Vest



Lučenec, 1945, în cortul de comandă al Escadrilei 48 (albastre), „Fachirul" în dialog cu adjutantul Iosif Moraru, alias „Giga", coechipierul său preferat în ultima parte a războiului.

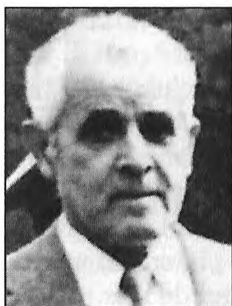
**24 august.** Gazda nu a vrut să ne scoale aseară, ne văzuse prea obosiți. Azi-dimineață, o veste nouă: „România capitulează!", asta în noaptea de 23 spre 24 august. Ne strângem cu toții la teren... Un camarad de la *Stukas*, Gicu Bădulescu, avea o vorbă acum două–trei luni: „De abia când se va face pace, noi trebuie să intrăm, o săptămână–două, în tranșee, până ce se vor lămuri lucrurile, ca să nu murim ca niște proști de un glonț rătăcit, tras de bucurie"... Și avea dreptate!

Începe o încordare între personalul german de pe teren și noi, deși ne purtăm cum nu se poate mai bine. Totuși, față de situația în care ne aflăm, pe bună dreptate suntem priviți de ei cu neîncredere. Mai tristă este situația lui Mircea Șenchea, care nu mai poate pleca cu avionul de pe Tecuci. În clipele acestea nici nu știi ce să mai crezi. Cu un *Fieseler Storch* sosește de la Ulmul, noul sediu al Corpului Aerian, căpitanul Marin Eugen și ne transmite ordinul verbal al generalului Emanoil Ionescu de a ne deplasa pe terenul de la Popești-Leordeni, ca să acționăm contra avioanelor germane care probabil vor ataca Bucureștiul. Sunt lesne stările sufletești prin care trece fiecare în momentele acestea. Fel de fel de gânduri ne trec prin minte. Să plecăm cu nemții, așa ar dicta legile onoarei, și am fi în vederile Mareșalului privite prin camaraderia de arme închegată pe frontul împotriva dușmanului comun. Dar dacă războiul e pierdut, așa

cum se vede, ce se va alege de noi? Să rămânem aici cu rușii? Pentru ce am luptat și pentru ce au murit atâția? Lăsăm problema în suspensie, cu toate lungile dezbateri. În fond, se va rezolva de la sine în zilele imediat următoare. „Bâzu" nu știe nici el ce să facă... Nemții de pe teren devin agresivi.

Un *Ju 52* aterizează și rămâne cu motoarele pornite. Din el coboară și iau poziție cam 25 de grenadieri înarmați până în dinți cu puști mitraliere și grenade. Un ofițer vine să parlamenteze... Situația este critică, pentru că nu avem ca trupă decât mecanicii și armurierii strict necesari pentru deservirea avioanelor și sunt înarmați doar cu armele lor individuale (vechi). Cuiva, poate lui Greceanu sau altuia, îi vine ideea să ridice un *G*-u de coadă și să vizeze cu armamentul de bord *Ju*-ul... Dacă vom fi atacați, îl vom distruge, ridicând și avioane în aer dacă va fi timp, și nimeni nu va câștiga nimic, căci unitatea germană nu va avea cu ce să mai plece... Cădem la pace. Nemții se retrag și „Bâzu" se hotărăște că e momentul să plecăm. Este ora 16.30 când decolăm pentru Popești-Leordeni. Iată că nici etapa aceasta nu a fost de lungă durată. De departe se vede orașul. Un sentiment ciudat mă pătrunde: cum am plecat la Tiraspol, în martie '43, și cum mă întorc în august '44!...

După turnul de la „Viscofil" găsim terenul, dar ne codim mult până să aterizăm... Nu știm, la urma urmei, dacă nu e ocupat de nemți. Un foc viu de ACA ne ia în primire. Ăștia nu știu multe; au ordin să tragă și au tras... Ne recunosc însă, încetează focul și, rând pe rând, aterizăm. Pe noul teren nu ne primește nimeni. Într-un târziu, vine generalul Ermil Gheorghiu, noul ministru al Aerului numit în locul lui Jienescu. E îmbrăcat civil și se sfătuiește cu comandanții de unități. Pe teren este o școală de zbor fără vizibilitate cu comandorul Popescu „Oiță" și alții. Până seara, Bucureștiul suportă și un bombardament de


Ion Popescu „Oiță"

*Heinkel 111* contra cărora nu intervenim încă.

Ce stare de suflet! Asta mă hotărăște să mă bat împotriva nemților, dar numai aici și în această situație de legitimă apărare. Doar e casa mea în joc, părinții mei, orașul meu; ce se va întâmpla mai târziu, vom vedea. Îmi pare nespus de rău că Valy, Tania și Miki au rămas la Tecuci.

În noaptea de 24 spre 25 august, cei din personalul Grupului 6 *Stukas*, reținut de germani pe ternul de la Focșani (unde ne îndrumau și pe noi de la Roman), scapă în timpul unei alarme aeriene și se duc la Corp, la Stâlpu (Buzău), de unde sunt îndrumați spre Craiova, reședința lor de bază!

Pe Țăndărei, unde abia se mutase o parte din Grupul 5, aterizează ofițerul de legătură german, căutând să-i convingă să continue lupta alături de nemți, dar piloții au refuzat categoric (războiul era evident pierdut). Cei rămași la Ivești, rupți și de Corpul Aerian și de Grup, nu știau nimic din ce se întâmpla. Același ofițer german îi convinge pe locotenentul Paraschivescu și pe Traian Vasiliu - ambii din promoția 1941 - să se deplaseze pe Ziliștea, spunându-le că acolo s-a deplasat grupul lor. Pe Ziliștea li se spune că grupul este plecat în misiune și li se propune să rămână și să lupte alături de nemți. Cei doi, prudenți, spun că așteaptă să se întoarcă grupul ca, împreună, să ia o hotărâre în comun. Nemții pun pază la avioane, pe care le confiscă, dar îi lasă ca să plece liberi, cu bagajele lor și, peste două zile, sosesc și ei la Țăndărei.

**25 august**, București. Pe Popești-Leordeni s-a dat alarma: două formații de *Heinkel 111* bombardează Bucureștiul, prima de cinci avioane și a doua de șase.

Decolăm, deși suntem cam târziu anunțați. Ridicăm opt avioane. Mă uit în jos și e jale: nori de praf și fum se ridică pe sute de metri în zona Palatului Telefoanelor, a Ministerului de Război și a Operei Mici. Acum nu mai încape nicio îndoială, voi trage fără milă și... am tras. *Heinkel*-ul este victimă sigură în fața *G*-ului! De la prima rafală lasă dâră albă din radiatoare. Continui să trag până ce ia foc. Sunt imediat lângă „Bâzu", care lovise unul și trăgea în al doilea. Din totalul de unsprezece avioane care au atacat, șase sunt lovite grav, incendiate și doborâte. Revin pe linia de centură... Cineva anunță că formații de *Stukas*, la 3 500 de metri, intră în Capitală pe la Nord. Aveam 4 200 de metri... Sub un plafon subțire de nori și drept în față găsesc formația și mă țin scai de ea în atac. Avioanele inamice se zbat ca peștii. O „știucă" este lovită. Le văd cum se răstoarnă grăbite peste Pipera. ACA-ul nostru trage grozav de dens și nemții nu pot viza liniștiți, pentru că se simt atacați de vânătoare din spate așa că, indirect, am contribuit mult la faptul că nu au realizat mare lucru aici, la Pipera. Aș mai fi insistat, dar erau prea dese exploziile propriului nostru ACA și, cum terminasem aproape și toată muniția, m-am întors la bază. Ceilalți piloți vin și ei rând pe rând... Fiecare are ceva pe conștiință. „Chițu" Gavriliu a incendiat la sol trei avioane de transport și a doborât și o „știucă". Deși știu că lucrez contra intereselor celorlalți, nu aș trage pentru nimic în lume într-un avion fără apărare, cu atât mai mult cu cât e german. Ceea ce am făcut noi o socotesc ca o adevărată trădare, mai rușinoasă poate decât a Italiei, dar după câte aflu din umbră, Antonescu a respectat legile onoarei punându-i pe germani, pe cât a fost posibil, în gardă. Nu am nimic cu ei, chiar dacă au acționat numai în interesele lor, călcând totul în picioare din ordinul lui Hitler, dar nu pot admite să-i lovim pe la spate. Noroc că sunt aviator și lupt deschis, cavalerește, ca gladiatorii,

față în față, de la egal la egal. Într-un fel suntem... „ultimii mușchetari" ai aviației, cei care am trăit romantismul ei. De la noi începe „tehnica rece".

**26 august**. De dimineață, se știa că vin americanii, dar cum?... de ce?... când?, nu știa nimeni să spună precis... Totuși, la cel mai mic zgomot de motor, toate gâturile se întindeau spre cer cu ochi mari, cercetători. Și, într-adevăr, către ora 10.30, de departe se aude un greu uruit de motoare care crește din ce în ce, umple cerul, apoi, pe la 4 500 m, întocmai unor lente stoluri de porumbei albi, se arată formațiile. Toată lumea e în delir, de parcă e nebună: „Vin americanii!... Vin americanii!..." Numai din satul de alături, de la Popești-Leordeni, un strigăt sfâșietor se înfige în suflet, în creier, în inimă, în tot ce vrei... Un singur nume urlat cu intonații de prăpăd, un singur nume strigat cu disperare – „Mariooooo!" – arăta toată teama, tot chinul, toată durerea unui neam întreg de țărani chinuiți de apariția bombardierelor. Dar de data asta, cel care o striga pe Maria nu știa că americanii, care umpluseră cerul, nu veneau ca dușmani, ci ca prieteni. Formațiile se învârtesc de câteva ori fără să coboare deloc, apoi... bombardează pădurea Băneasa, mai fac un viraj... Nu se vede niciun foc de ACA și ei se duc cum au venit, spre Italia. Am rămas dezamăgiți... „De ce nu aterizează americanii?" Spre seară, aflăm că germanii se amplasaseră foarte bine la teren pe liziera de Nord a aerodromului, în pădure, și nu puteau fi scoși cu niciun chip cu puținele noastre mijloace. Atunci s-a cerut prin radio un bombardament american și Aliații au venit și l-au executat. Efectele lui au fost catastrofale pentru nemții care, în urma acestui bombardament, s-au repliat pe noi poziții mai la nord, spre Otopeni–Săftica. Ar fi de menționat și episodul sublocotenentului Fotescu care, venind de la Mamaia cu un *Nardi*, să ridice soldele

personalului, în ziua de 24 august a fost luat prizonier de nemți și, căutându-și ofițerul de legătură – găsit telefonic la Belgrad –, a fost eliberat pe cauțiunea acestuia: încă mai funcționa camaraderia româno-germană.

Seara târziu, în chip confidențial, „Bâzu" Cantacuzino ne întreabă care este cel mai bun avion al nostru, pentru că vrea să treacă în Italia, pentru a transmite un mesaj, intervenind pentru ameliorarea condițiilor armistițiului (eram naivi). O misiune frumoasă..., la limita de benzină, cu sute de kilometri în teritoriul controlat de inamic, plină de riscuri și răspunderi. O misiune foarte potrivită pentru el și îl invidiez din acest punct de vedere. Către ora mesei, sosește și Șenchea de la Tecuci. E slăbit, cu barbă (nu s-a ras de vreo patru-cinci zile), plin de praf, murdar și obosit, dar mândru... A plecat pe jos, în fruntea a 60 de oameni, ocolind pe drumuri lăturalnice, pentru că de avion nu mai putea fi vorba. Nemții întorseseră ACA-ul cu fața la teren, anunțând că vor trage în orice avion care va încerca să decoleze. Avionul lui din „biută" avea santinelă germană înarmată cu pistol automat, santinelă care, la rândul ei, era păzită de sus, de pe „biută", de ostași români înarmați cu puști *Manlicher*. Primește ordin de la căpitanul Dan Scurtu – care, venit de la Bacău de la Grupul 7 (comandă ca fiind cel mai mare în grad pe aerodrom) – să se suie în avion și să plece! Mircea, îndoit, se duce spre avion, neamțul de santinelă armează pistolul mitralieră, verde la față, pentru că se simțea ochit de românii de pe „biută". E o încordare tragică pe care o rezolvă Scurtu, care realizează că nu e posibilă o plecare fără incidente majore, dând ordin să renunțe la avion și să plece, în ultimul moment, cu oamenii pe jos. Nemții nu au alt pilot de *G*-u și dau foc aparatului. Mergând cum putea, trecând cu peripeții Siretul, mereu cu rușii în spate, ferindu-se de germani pe drumuri lăturalnice și mâncând ce da Dumnezeu, măr-

şăluiau de zor spre Cioara-Doiceşti. Toate bune până la Făurei, unde s-a încins o luptă între români şi o coloană de „tigri" (tancuri) germani pentru capturarea unui tren. Au fost morţi şi răniţi şi oamenii lui s-au împrăştiat care încotro. De acolo la Cioara a mers călare pe un cal furat de la un neamţ care dormea pe marginea drumului, frânt de oboseală. Sosit, află că Grupul a plecat de mult la Popeşti; iese în şosea, opreşte o autosanitară română şi întreabă unde merge. Nu mică i-a fost spaima când, din interior, cineva îl întreabă în ruseşte „*Şto?*" (în româneşte „Ce?") şi, când vede un ofiţer rus, mormăie ceva ininteligibil, apoi o întinde, reuşind să sosească singur de abia acum. Totuşi, ne bucurăm cu toţii că a ieşit aşa, pentru că putea să o păţească fie cu unii, fie cu ceilalţi. Grupul 6 *Stukas*, fără avioane, în deplasare spre Craiova, capturează o coloană germană şi se dotează cu şapte autocamioane şi o şeniletă. Grupul 8 Asalt, care şi el pierduse avioanele, sprijinit de cavaleriştii dintr-o divizie, le recuperează de pe terenul de la Ianca (dar nu pe ale lor, ci alte şapte avioane de asalt *Henschel 129* germane) şi, trecând prin Cioara-Doiceşti, se regrupează la Craiova.

**27 august**. Plec în recunoaştere. Sunt comandant de escadrilă şi mă duc să văd ce fac băieţii de pe celelalte terenuri. Prima oară mă duc la Fane Florescu, la Cocargeaua. De mai bine de o lună, în lipsa lui Valentin Stănescu, este comandantul escadrilei acesteia de „emiluri" (*Me 109E*) şi o duc împărăteşte, fără a fi deranjaţi de nimeni. Semibarăcile mari, confortabile, jumătate îngropate în pământ, acoperite în interior peste tot de rogojini, te primesc prieteneşte în răcoarea plăcută din interior. Câteva fete, prietene sau rude ale băieţilor, îmbrăcate multicolor, cu pălării mari, de soare, pe cap, înveselesc nota interiorului. Fane mă plimbă peste tot, ca un adevărat sultan, neevitând să reliefeze cel mai mic amănunt din

care să se vadă imprimată nota personală. Peste tot „eu am făcut..., eu am dres..., eu am ordonat" etc. Fane ar fi un bun comandant de mică unitate, pe care l-ai face să dea foarte mult dacă ai ști să-i satisfaci orgoliul. Au avut și ei parlamentări cu nemții, pe care, după ce i-au „jefuit" de tot materialul (de care nici nu mai aveau nevoie), i-au lăsat să se ducă liberi unde vor. Din afacerea asta fiecare s-a ales cu ceva mai mult sau mai puțin util: radiouri, pături, cearceafuri, costume îmblănite...

Îi părăsesc pe băieți, invidiindu-i oarecum pentru viața monotonă, dar liniștită, din acest colț de Bărăgan. În ziua armistițiului, Fane a doborât un *Pe-2*. Nu știu cum se face că rușii știau numărul avionului care l-a doborât pe al lor (50) și acum îl căutau cu lumânarea, începând de la Mamaia. Pe aici încă nu au ajuns!

Decolez pentru Cioara-Doicești, cu gândul de a ateriza acolo. Razmotez gara unde am stat la cucoana antirusă cu fete drăguțe și, văzând că pe teren nu sunt decât două unități românești care îmbarcă, mă reîntorc spre Popești-Leordeni. Materialele noastre dc aici încă mai sunt în siguranță, dar va trebui să ne grăbim, înainte de a ajunge rușii aici cu grosul trupelor lor. După-masă, am o discuție cu medicul nostru, care vrea cu orice preț să ajungă în Elveția sau în Italia. Caut să-l mai temperez. Indiferent ce vom face mai târziu, cel puțin acum, eu zic că nu e momentul ca să luăm măsuri pripite. Poate că vor veni și timpurile (deși nu le doresc) ca să ne rupem cu totul de aici, cel puțin unii, să trecem peste orice sentimentalism, motive de rudenie, de patriotism și să începem o viață nouă între oameni noi ai unei țări străine și libere, dar acuma nu. Mă duc cu motocicleta lui (un *Zündapp* de 250 $cm^3$) la Fundeni. Le revăd, după aproape șase luni, pe mama și pe Ica. De emoție, i se face rău; nu știa ce am făcut eu: am rămas..., am plecat cu nemții; este pierdută toată. Își revine și mă roagă să

fac tot ceea ce cred de cuviință, fără să mă mai gândesc la ei; la nevoie chiar să plec dacă voi fi în pericol. Este convinsă însă că Zodia Vărsătorului de apă, în care suntem născuți amândoi, ne va purta noroc și nimic rău nu ni se poate întâmpla, lucru pe care mi l-a scris și pe fotografia ei, pe care am purtat-o cu mine tot timpul cât am fost pe front. Ca întotdeauna, o rog să aibă încredere în mine și mă despart cu sufletul mai ușurat. La reîntoarcere la Popești-Leordeni, aflu că „Bâzu" a plecat la Foggia cu *G*-ul nr. 31, al lui Toni Dușescu (care este cel mai bun), vopsit cu insignele americane și având în fuzelaj pe colonelul american Bernard Gunn, căzut la noi și luat prizonier, și care era chiar comandantul unui grup de vânătoare de la Foggia. Numai un american și „Bâzu" erau capabili să facă una ca asta! Să meargă închis în incomodul fuzelaj al *G*-ului, printre cablurile comenzilor, fără să vadă nimic la 6–7 000 de metri, în frig, fără oxigen și să riște traversarea Adriaticei fără a putea, în caz de accident, să scoată măcar o mână afară. Doar sportivitate, spirit aventurist, sau mai mult, inconștiență! Nu mă îndoiesc o clipă că „Bâzu" se va reîntoarce, pentru că este un gentleman „verificat" în mai multe împrejurări. În altă ordine de idei, eu și Simionescu dormim afară, pe latura îndepărtată a aerodromului, în niște căpițe uscate, de fân. E așa de frumos noaptea, cu cerul înstelat, și e așa de bine în sacul de dormit al lui Colea, încât cred că acestea sunt singurele nopți dormite din plin. Dezagreabil a fost dimineață, pe la ora 04.00, când a apărut proprietarul, venit să-și încarce căpițele și, spre mirarea lui, era gata-gata să ne ia în furcă și să ne arunce în căruță. Mâine, voi ieși în oraș cu orice preț, deși rușii se poartă așa cum se poartă.

**28 august**. Conform hotărârii de ieri, am plecat în oraș pe la 06.00 după-amiaza, cu Mircea și Colea...

Suntem pe Victoriei... câte un tur de la Palat la Prefectură, apoi încă unul pe Elisabeta, ca să vedem dărâmăturile. Într-adevăr, bombele germane par mai bune decât cele americane. Efectul este edificator. Trecem spre Cișmigiu. Nici aici aspectul de război nu se lasă așteptat. Frumoșii copaci ai Cișmigiului dinspre Ministerul Apărării Naționale și Opera Mică (sala Lira) plâng din cioturile schilodite de schije. Totuși, aspectul general e același de totdeauna. Oamenii se plimbă, idilele sunt în curs, dar din alt motiv ieșisem: ca să vedem rușii! La Brătianu, este un post de control pentru mașini, pe care îl comandă un *starșâi litinant* (locotenent-major) rus, care are gardă doi ostași. Toți trei sunt morți de beți, de abia se țin pe picioare. Ne opresc pentru control. Prudenți, îl luasem cu noi și pe sublocotenentul mecanic Serghie Țiganu, basarabean, care știe bine rusește. El se prezintă pe rusește, la care ofițerul rus răspunde: „Locotenentul X, erou al Uniunii Sovietice." Toți sunt... *gheroi* (eroi). Plecăm fără niciun comentariu, lăsând „eroul" să se împleticească în pace. Peste tot, rușii sunt în extaz în fața vitrinelor luxoase și cumpără, cumpără pe capete. În curând, vor seca orașul. La paritatea de azi a leului – 1 rublă echivalează cu 100 de lei – și ținând cont că un căpitan rus are 3 000 de ruble pe lună, deci 300 000 lei, se vor duce dracului toate. Cum să mai menții economia țării? În curând, nu va mai fi nimic și, ceea ce va mai rămâne, va fi la prețuri exorbitante. Și mai au rușii o predilecție – „ceasurile"; cumpără, sparg vitrine și fură, iau cu sila de la oameni, pe care îi întreabă: „*Ceasîi esti*?". Dar nu mă mir când mă gândesc la talciocul de la Nikolaiev sau de la Odessa!... Ce se putea vinde și cumpăra acolo? Lucruri de nimic! Cât am fost de cumsecade noi, din toate punctele de vedere!... Ajunseserăm să fim regretați când plecam dintr-un loc. Restaurantele din oraș sunt pline, majoritatea rușilor sunt beți, rar care merg normal pe stradă; acostează

orice femeie mai frumoasă, chiar de la brațul bărbaților, profitând că sunt mai mulți. Pe la ora 20.00, pe Brezoianu, țipete disperate: prinseseră o femeie, o târâseră într-un gang și o batjocoreau pe rând, în timp ce alții făceau paza cu pistoalele automate, în stradă. Țipa femeia, lumea fugea, rușii beți trăgeau în sus câte o rafală de armă automată. Nu se putea apropia nimeni de teamă și scene din acestea de silnicii, de violuri, de jafuri, de scandaluri, de furturi, se repetau la tot pasul. Armata învingătoare trece peste învinși. *Vae victis!* (Vai celor învinși!). Ce departe și totuși ce aproape sunt timpurile lui Brennus! Despre armistițiu, nimic. Zboară avioane curier cu mesageri trimiși peste tot, dar Moscova tărăgănează lucrurile. Din acest punct de vedere, au dreptate însă. Când treci așa, peste niște nemernici, de ce să mai ții seama de tânguirile lor? Ca încheiere, o primă parte asupra regimului comunist: vor fi făcut multe lucruri mari, poate și bune, cu progrese în multe domenii, dar din oameni au făcut niște „brute". Nu mai au nimic fin, nimic omenesc în ei, totul brut, lucrat dintr-o bucată, ca din topor. Și totuși armata acestui popor primitiv câștigă războiul (sau e ajutată și lăsată să-l câștige)! Povestea cineva despre nemți... Pe valea Buzăului, o coloană germană este oprită de români, care le explică cum că în față e un baraj de ACA prin care nu pot trece deoarece coloana este mică și s-ar sacrifica degeaba, așa că mai bine s-ar predea la români. După scurte parlamentări, căpitanul german care o comanda dă ordin, trupa coboară din mașini și se aliniază pe două rânduri, apoi trec prin fața comandantului lor, salută strigând „*Heil* Hitler!", aruncă armele și centurile și apoi, cu capul plecat, rămân la dispoziția comandantului român. Câtă noblețe în comportare... Ei știu demult că războiul este pierdut. Oamenii aceștia blonzi, urmașii goților ce se închinau la lună și îi speriaseră pe romani cu curajul lor în luptă, oamenii aceștia de

bronz se pleacă în fața răsăritului, în fața hoardelor din câmpiile nesfârșite ale Eurasiei. Vin vremuri grele..., se întinde umbra peste Europa și, ca întotdeauna în istorie, am fost poarta de intrare a lor.

Și *Ju-88*-urile ale Grupului 5 sar de pe Țăndărei pe Craiova, pe care densitatea avioanelor venite de peste tot o sufocă.

**30 august.** Încă de cu seară, Leu mă căutase la telefon. Nu m-a găsit. Eram ca de obicei la ora aceea la masă, la micul local de pe linia de centură. Este vorba de o misiune de pe terenul de la Craiova. Mă ofer bucuros, cu patrula mea, să însoțim *Heinkel*-ele *111*, *Stukas*-urile sau ce vor fi. Vedem țara, nu de alta. Ne luăm zborul devreme... Este ora 05.30. Atmosfera e pură, cerul e de cristal, nu scutură deloc, este o plăcere! Trecem peste ape și sate fără nume, în razmot, numai după cap compas. Am o încredere oarbă în busolă. Nu m-a înșelat niciodată până acum și nici acum nu mă va face de râs. După circa 30 de minute, ieșim exact peste terenul de la NE de oraș. Un tur de orientare pentru aterizare și punem roțile ușor pe covorul de iarbă. Cum era de așteptat, aici nimic nu este organizat încă. De abia către ora 09.00, *Heinkel*-ele ies în misiune. Sunt cinci bucăți. Merg cu plăcere pentru că sunt camarazii de promoție și prietenii mei în joc, Ghighi Stănculescu. Decebal Constantinescu, Andu Păun... Decolează ei înainte, iau înălțime circa 200 m și când trec în formație strânsă la verticala aerodromului se pun pe direcție. Decolăm și noi, facem un tur de teren, apoi cap compas spre Turnu Severin. Obiectivul este bombardarea unui convoi de vase germane care se află pe Dunăre, aproape de Batoți, și care convoi trăsese și trăgea în toate orașele portuare de pe malul stâng al Dunarii. Înainte de a ajunge la obiectiv (aveam cam 4 000 m), văd cum din aripa stângă a formației de bombardiere se desprin-

de unul într-un fel de răsturnare, apoi pică aproape pe verticală. Are un moment în care pare să se redreseze, după care iar se angajează, făcând o ușoară vrie. Îl urmăresc cu privirea cum se duce în jos și pic și eu să văd ce vrea să facă... Deodată, înfloresc două parașute și de abia atunci îmi dau seama că s-a întâmplat ceva grav. Câteva secunde mai târziu, avionul cu restul echipajului explodează la pământ, ridicând în aer o flacără enormă cu mult fum. Coborâsem până aproape de sol ca să văd mai bine și acum trag în sus, revenind în formație și continuându-ne nestingheriți drumul. Ajungem pe Dunăre. Focuri slabe de ACA ne primesc de lângă Turnu Severin, dar nu ne stânjenesc deloc. Formația lansează bombele; un stol negru cade din cele patru avioane care virează larg, întorcându-se spre casă. Urmărim efectul bombardamentului și observăm la obiectiv declanșarea unui incendiu. Aterizăm înaintea lor și dăm celor de jos vestea tristă. La ei toți se frământă... Cine o fi și de ce s-a angajat? După aterizarea tuturor, lucrurile se lămuresc parțial; este un echipaj pe care nu-l cunosc (adjutantul Aldea) și cauza reală, după multe discuții, nu știu dacă va fi elucidată vreodată. Patrula mea este indisponibilă. Singur avionul meu mai este în stare de zbor. Pentru că nu se mai întrevăd misiuni, mă deplasez singur la București și trimit *Ju*-ul *49* (puiul de *Ju 52*) capturat de noi pe 25 sau 26 august cu o echipă de tehnicieni (Grabcev sau Petre Ioachim) pentru depanare. Pentru că nu mai aveam ce face și întrucât „Chițu" a adus un *Fw* bimotor german găsit pe un câmp (părăsit), ne hotărâm ca să-i uimim pe cei de la bimotoare și să mergem din nou la Craiova. Într-adevăr, după o oră de zbor, aterizăm acolo, dar nu mai e nimeni pe teren care să ne primească cu flori și cu urale. Ne întoarcem în grabă, dezamăgiți. În zilele acestea tulburi nu e nimic de făcut decât să zbori așa, de plăcerea zborului, cât se va mai putea. Nu te mai

întreabă nimeni nimic! Zburăm foarte jos și „Chițu" se amuză de spaima oamenilor de pe câmp. În picaje și razmoturi îndrăznețe, le amintește de americani. Fug și se ascund pe unde pot, cu o teamă grozavă.

**29 august**. Este ora 11.30 și din nou motoare de avioane americane zbârnâie pe sus. De data asta parcă ar vrea să aterizeze. Stăm cu toții, așteptând desfășurarea evenimentelor și discutând. Impresia generală este că Guvernul nu poate face față situației. Doctorul meu, locotenentul medic Taicu, mă presează cu Elveția lui; răbdare, răbdare... mai e timp. Atenția noastră se îndreaptă către cele patru *Mustang*-uri ce se învârt pe sus. Iată, unul vine pe pantă și aterizează. Ne strângem cu toții ca la urs. Celelalte trei se rotesc în cerc pe deasupra. Nu mică ne e mirarea când vedem că din avionul cu nr. 71 aterizat, purtând pe capotă numele „Sleepy Anne", coboară „Bâzu", scoate pistolul de rachete, trage o rachetă verde și cele trei *Mustang*-uri clatină din planuri în semn de înțelegere și se îndreaptă către Italia, cu direcția Foggia. Era escorta lui formată dintr-un colonel și doi însoțitori. Ne povestește că a fost primit admirabil de americani, cărora le-a jucat festa cu colonelul din fuzelaj. „Domnilor am o surpriză pentru d-voastră!" și, desfăcând tumicheții capacului din fuzelaj, unde era aparatul de radio, iese cetățeanul tras de picioare, înțepenit și înghețat, încălțat cu *a pair of army boots* (o pereche de bocanci militari). Au rămas cu gurile căscate înainte de a izbucni în urale și de a-i arunca pe amândoi în aer de bucurie. Este dus apoi la generalul X, comandantul forțelor aeriene din Iran la Gibraltar... „Într-un cuvânt – exclamă «Bâzu» –, în viața mea n-am văzut atâția generali la un loc!" Ceea ce s-a discutat acolo nu ne poate spune acum. La ora 15.20, sosesc alte *Mustang*-uri (cca 40), care escortează două *Boeing*-uri *Fortress*. Bombardierele aterizează, *Mustang*-

urile nu... Le numărăm; 40 de vânători pentru două bombardiere, acestea sunt forțele cu care ne luptam noi. Din fortărețele pe care de abia acum le vedem de aproape, și care au fiecare 13 câte mitraliere grele, debarcă o comisie de tot felul de ofițeri și reporteri, după care avioanele pleacă de unde au venit fără a fi tăiat contactul, așteptate în aer de *Mustang*-uri. Onorata comisie americană e îmbarcată în două platforme și expediată, „ironia soartei", la hotel „Ambasador", de unde cu câteva zile înainte fuseseră dați afară germanii.

Pe la ora 17.20, plec cu puiul de *Ju* (*W 34*) la Cioara-Doicești, să văd dacă pot să ridic ceva din materialul escadrilei. Mă însoțește, ca pilot secund, nedespărțitul Mălăcescu împreună cu doi soldați. Zburăm jos; coloane germane în retragere, coloane ruse în înaintare; este o încâlceală grozavă. Din niște tancuri, aproape de Cioara, trag după noi; nu ne lovesc însă. Soldații, neobișnuiți, sunt îngroziți! Ajungem la aerodrom; nu se vede pe el nicio mișcare; aterizez, trag spre fosta latură a noastră, dar din prudență nu tai contactul, lăsând motorul să meargă la ralanti. Soldații coboară și se duc spre sat, să-i cheme pe ceilalți cu materialele. Stau, aștept, tabloul de bord arată temperaturi din ce în ce mai ridicate. La un moment dat, aud strigăte: „Dați drumul, dați drumul... Sunt nemții aici!" Erau soldații noștri care, fugind din toate puterile, încercau să ajungă la avion. Elicea se învârtea încă în virtutea inerției. Am repus contactul și motorul pornește cuminte, rotund. Motor în plin; după noi zburau rafale de pistol automat, dar e prea târziu acum, puiul de *Ju* sălta ușor de pe teren. O secundă dacă mai întârziam cu contactul, motorul nu mai putea să prindă și iată-mă și... prizonier la nemți! La întoarcere, trec și pe la Frunzănești, clătinând rar din planuri. Le văd pe mama și pe Ica în curte, meșterul pe ziduri, sus; s-au pornit să clădească o chițimie de casă acolo, pentru iernat, dacă

nu va fi posibil să stea în București (se temeau de bombardamente); și bine au făcut, deoarece, până la urmă, bătrânii tot aici vor trebui să stea. E tot inițiativa mamei, săraca, în chestia asta eu și ea suntem dinamici, progresiști, tata și Ica sunt conservatori, deși tata renunță ușor și aplică noutățile doar din curiozitate. Dacă nu ai grijă să pornești hotărât un lucru, niciodată nu vei putea face mare ispravă în viață, chiar dacă înfăptuirea la care vrei să ajungi pare peste puterile tale. Nu se poate prin voință și chiar printr-un fel de îndârjire încăpățânată să nu poți ieși la capăt. Mă gândesc mereu la Șerbănescu, care se zbătea din plin și reușea întotdeauna. Numai soarta a vrut ca să se termine totul așa cum s-a terminat.

**31 august**. Încă de dimineață, de la 09.00, avioane americane zbârnie pe sus. De dala aceasta aterizează; sunt 12 *Boeing Fortress* care se lasă greoaie peste terenul nostru. Nu ne mai bucurăm pentru că acum cunoaștem scopul venirii lor. Au venit pentru a îmbarca și repatria americanii lor căzuți prizonieri la noi, în număr de circa 800. Așteaptă grupați acolo, în fața școlii de zbor fără vizibilitate și, în lipsă de altceva mai bun, au început un târg grozav, un fel de schimb în natură de insigne, bonete, pistoale, centuri, într-un cuvânt de tot ceea ce ne putem imagina. Se oferă prețuri mari pe obiecte de nimic, ca amintire din România, și sunt destui aceia care profită. Mi-e silă de astfel de afaceri și de americani, în general, și de aceea nici nu mă duc să-i văd de aproape; nu m-ar interesa decât avioanele lor.

Rușii au ocupat în întregime Pipera și au pus în vedere românilor să elibereze urgent Flotila pentru că ei au nevoie de ea. Scurt și înfipt. Și după-amiază au și început să curgă *Yak*-uri, *Il-2*-uri, *La*-uri și nu mai vorbesc de *U 2*-uri (*Po-2*), de care râd și copiii mici (un biplan tare înapoiat). Leu Romanescu s-a mutat aici, pe Popești-

Leordeni, rămânând acolo numai câteva servicii, în clădirea veche. Nu mai avem voie acolo nici să aterizăm sau să decolăm; totul este blocat. Bănuim că ei au nevoie de un aerodrom bun, folosit eventual pentru operații în sud, spre Bulgaria, cu care războiul este iminent.

Profit de timpurile acestea tulburi și mă reped acasă, la Fundeni, ca să-i mai liniștesc pe ai mei. Stăm până seara târziu de vorbă; sunt fericiți că mă mai au printre ei și nici eu nu știu încă ce am să fac. În orice caz, dacă rușii vor veni pe teren, noi vom pleca la Craiova sau altundeva. Până acum, în afară de un avion rus de propagandă - scrie pe el *Krasnaia Zvezda* -, nu a aterizat altcineva aici, pe Popești.

**1-6 septembrie**. Nu se mai zboară. Nici germanii nu mai vin să bombardeze. Rușii nu văd cu ochi buni zborul nostru. Este vorba totuși ca aviația să se reorganizeze și să lucreze alături de ruși pentru recucerirea Transilvaniei. De aceea, Leu ne strânge pe toți din Grupurile 7 și 9 la o conferință, la Pipera. Se discută contopirea grupurilor și, până la urmă, se cade de acord asupra desființării Grupului 7 ca unitate operativă și a reorganizării Grupului 9. În noua ordine de bătaie, cu toată opoziția unora, „Bâzu" Cantacuzino rămâne comandant de grup și escadrilele le luăm noi, în ordine: Mircea Șenchea 47, eu 48 și Vasile Gavriliu („Chițu") 56; restul de piloți ne completează pe noi, până la 30 de oameni, la fel soldații, câte 77 de escadrilă. Păcat că cei trei au luat puterea în timpurile acestea triste în care nu știi ce aduce ziua de mâine, fiindcă astfel cu siguranță am fi realizat ceva ca urmare a experienței dobândite. Leu (Romanescu) vrea să-i ocrotească pe ceilalți, din Grupul 7, cu state mai vechi de front. Îi este indiferent de ceea ce facem noi... nu are alții! Ceea ce nu sunt lămurit este faptul dacă rușii ne-au cerut, sau ne-au oferit comandamentul, pentru

că pe activitatea noastră trăiesc atâția și atâția: baze, regiuni, corpuri etc. În orice caz, primesc situația asta indiferent ce îmi rezervă viitorul, pentru că, la urma urmei, poate fi utilă pentru operațiunile viitoare. Am fost educați în spiritul că armata nu trebuie să facă politică, deși acum nimic nu mai e stabil, nimic nu mai are un fundament cât de cât sigur pe care să se poată construi. Mai trec odată pe acasă și le explic noua situație. Mama pare să se fi împăcat cu gândul. Ea își păstrează deplină încredere în mine.

**7 septembrie.** Nu înțeleg graba statului-major; nedotați complet, neorganizați... să plecăm, să plecăm..., de parcă nu se mai poate ține frontul fără noi. Dacă de la ruși vine graba, de ce am stat degeaba zilele trecute? Este ceva de nedescris: „Oamenii sunt dezbrăcați." „Nu e nimic, să meargă așa cum sunt!" „Sunt obosiți și nemâncați." „Ce, credeți că războiul e pension?" Și tocmai Leu ne spune asta, după un trecut așa de zbuciumat! Nu face nimic, deși cu amărăciune... vom trece peste toate greutățile. Din punct de vedere al piloților, escadrila mea este încadrată bine. Am în plus un locotenent, pe Rozariu – care este cel mai simpatic – și trei sublocotenenți, toți băieți buni, între care Ciutac și Guță. Mai prost stau cu adjutanții, pentru că numai unul este tânăr, ceilalți patru sunt dintre cei vechi (zboară de doi–trei ani întruna) și nu știu dacă îi mai trage inima să meargă mai departe. Avioane am zece, pe numărul piloților, dar nu toate din cele mai bune. Le vom repara și, mâine în zori, plecăm în noua campanie contra „teroriștilor naziști". Cum se schimbă lucrurile! Nu demult, erau „mercenarii teroriști americani"!

**8 septembrie.** Sfânta Maria Mică. Ziua mamei și nu pot să-i trimit o felicitare. Azi am prea multe pe cap;

încă de la ora 05.00, decolez cu *Messerschmitt*-ul *Taifun* spre Sibiu, pentru a recunoaște noul teren. Las Curtea de Argeș cu frumoasa mănăstire a meșterului Manole pe dreapta, trec peste Cepari (o fi satul cu cântecul *Pe șoseaua din Cepari,/ trece-o fată cu-n jăndar*'). Tai Topologul (*Cobora pe Topolog dintre munți la vale/ și la umbra unui stog a căzut din cale*)[103], apoi ies în masiva și bătrâna vale a Oltului, lăsând în stânga Cozia. Este o dimineață splendidă. Cerul spre răsărit este purpuriu. Pe funduri de văi, ceață ușoară. Zbor lipit de creste. Ici și colo câte un țarc de oi; iarba e încă verde. Atmosfera este clară, de cleștar și pe stânci urcă șuvițe de apă până sus, la izvoare, din ce în ce mai mici. Sus de tot, pe stâncă, rămâne doar o pată umedă. Ies prin Turnu Roșu în Transilvania. În față văd dealuri domoale. Sibiul, ca un oraș din cărțile cu poze pentru copii, își înalță turlele. În stânga, Cisnădie, frumosul sat înfundat între munți. Aici și la Orăștie, țăranii poartă cel mai frumos port național din Transilvania... Țara de dincolo de păduri! Nu sunt prea departe concursurile Tinerimii. Găsesc imediat Turnișorul... Nu sunt prea încântat de aerodrom. Când plouă, pare a avea bălți mari, când e senin e praf mult judecând după cât este de desțelenit și de alb și, în plus, nu are acoperiri pe margini, doar o lizieră, un pâlc de copaci pe latura sud-vestică... încolo nimic.

Las echipa cu T-ul pentru aterizare și, fără să tai contactul, decolez pentru București.

La întoarcere, trec prin Ștefăneștii copilăriei... Florica... Izvoranii... îmi par străini, Călineștii de abia îi mai recunosc. Un tur în jurul casei părintelui Voinescu, apoi *preama* (drept) la București. Pe teren, Leu asista la plecarea grupului. Îi raportez situația terenului, situația meteo și uit să-i spun că am trecut prin locurile

[103] George Topârceanu, *Balada morții.*

copilăriei cu *Taifun*-ul și că mi-au părut străine, aproape necunoscute. Pentru plecare, rămân cu escadrila mea la urmă, împreună cu comanda grupului și cu căpitanul Lucian Toma. Tomiță îi ține locul lui „Bâzu", care a mai plecat de două ori până acum în Italia și încă nu s-a întors. Nevestele băieților - Geta a lui „Rează", Nely a lui Horică și Cisca a lui Galea - flutură îndemnuri către ai lor. Au venit și cei de la Mamaia în grup. Îmi pare bine de Horică, la care țin mult. Au pățit și ei o mulțime de peripeții, fuseseră și prizonieri la ruși... etc., acum iată-i la noi în grup. În fine, decolăm! Urcăm 3 000 de metri, apoi direct la Sibiu. Toma este cap cu „1 alb", iar cei patru din comandă sunt lângă el. Urmează escadrila mea, cu „1 albastru" în cap. Am reluat vechile noastre culori: Comanda - alb, Șenchea - galben, Gavriliu - roșu și eu - albastru. Zburăm către Transilvania, zburăm către soartă. Oare, câți vor mai face drumul înapoi? Terenul, mic, ne primește pe toți grămadă. Este de mirare că nu a fost niciun incident până acum! Toma este un om de inițiativă. Nu avem de niciunele și nu așteptăm de la nimeni nimic. El singur se zbate și, până în seară, de bine, de rău, aranjează grupul. Nu știu unde vom sta... în orice caz, în oraș. Pe la ora 14.00, când ne pregăteam să părăsim terenul pentru a lua masa în oraș, se aude un zbârnâit de avion. Este un *G*-u care vine de la București. ACA-ul rusesc de la marginea terenului îl primește cu rafale lungi. Pilotul nu vede nimic și nu degajează. Deodată, este atins... Încearcă să vireze picând... Încă o lovitură și se angajează pe verticală, picând cam la 2 km de aerodrom. Desigur, accidentul e mortal. Mă duc la fața locului... Este din escadrila mea, adjutantul Bucholtzer, cu avionul meu, *22 albastru*, care rămăsese la București. Intrat în pământ, s-a sfărâmat complet și a luat foc. Bietul băiat nu a avut măcar norocul să facă o misiune. Desigur, câinii care l-au doborât se bucurau. În fond, ce le păsa lor dacă sunt ger-

mani sau români. O scuză și gata! Ne ducem la Corpul Aerian. „Pipițu" ne primește așa ca întotdeauna, deschis, camaraderește. Este însă ceva în atmosfera de aici care ne face să credem că ne-am înstrăinat unii de alții și asta se datorează numai lipsei lui Șerbănescu. Nu va mai fi nimeni în stare să refacă spiritul grupului. Seara, cu „Osca", cotrobăim prin toate părțile, căutând adresa unde suntem cazați... Strada Pânzari, nr. 3; o casă săsească, cu o poartă masivă, cu aspect feudal, ne primește într-o largă curte interioară. Proprietăreasa - o domnișoară, ce noroc pe noi! - de vreo 60 de ani, surdă tun, nu aude decât răcnetele. Mă bucur însă că este foarte curat aici și că suntem liniștiți, în fine... Aici începe o nouă viață, odată cu campania pentru Transilvania.

**9 septembrie**. Ziua de azi o trecem în pregătiri și instalări. Îl întâlnesc pe „Bursucu" (locotenentul Gh. Butnaru). Este la un grup de *IAR*-uri *80*. Aceeași poveste peste tot. Au contopit grupurile două câte două și au făcut câte unul mai bun. Pe ei îi scot în acoperirea aeriană a spațiului acesta de la trecerea Oltului și a văii Mureșului, ca să asigure concentrarea trupelor rusești către Turda-Cluj și Arad-Timișoara. Pe ziua de azi se bat pentru misiuni ardelenii (!), de altfel nu se fac decât recunoașteri și orientări în zonă, un fel de zboruri de aclimatizare.

**10 septembrie**. Turnișor. Ies și eu în misiune. Nu de alta, dar vreau să văd locuri noi. Misiunea ordonată este de recunoaștere și sondă meteo; de la Alba în sus, spre Vinț, apoi o celulă spre Turda-Cluj, ca să vadă activitatea de pe căile de comunicații, și alta spre Tg. Mureș-Reghin, cu același scop. Plec în patrulă cu Șenchea. Zburăm în razmot, pentru că ACA-ul de orice fel, mai ales rușii, trag în noi de mama focului. Nu numai de nemți trebuie să ne ferim. Ieșim pe Alba Iulia, apoi urcăm înspre Aiud. Se

vede că orașul este de curând părăsit, pentru că fumegă. Pe șosele și pe CFR, toate podurile în sus, spre Mureș, pe râu și pe afluenți, sunt aruncate în aer. Până aici au ajuns blindatele rusești și coloanele de mașini cu infanterie purtată. Zburăm spre Vinț. Aici, de abia am trecut localitatea și, deși mergeam foarte jos, am simțit o lovitură sub burtă. În același timp, motorul dă un rateu, reduc maneta și anunț la radio, virând stânga. Motorul merge încă. Coechipierul meu mă urmărește atent, să vadă ce fac... Tot în razmot, pun cap compas invers și penibil, cu întreruperi, mă îndrept spre casă. Prin radio, dispun să se continue misiunea și o tai spre dealuri, la noroc! Din când în când, avionul se zgâlțâie convulsiv. Dedesubt, numai obstacole, valuri de căldură și de frig mă trec până ce sar Târnavele. Iată Blajul... Gara fumegă, probabil efectul vreunui bombardament german. În fine, sosesc acasă și, cu un ultim sentiment de ușurare, cobor din avion, examinându-l. Un proiectil pătrunsese sub burtă prin rezervorul de benzină și deformase o conductă de alimentare. Pana nu e prea gravă, dar putea fi. Se va rezolva prin schimbarea rezervorului.

**11 septembrie**. Încă o recunoaștere și tot la razmot. De data asta merg cu patrula mea, sărind toate văgăunile. Puricăm toate șoselele. Imediat, la sud de Turda, găsesc unități germane; tancuri și tunuri așezate în poziție cu direcția sud. Turda este încă la ei, dar pe șoselele ce intrau dinspre Vest se apropiau trupe rusești. Dacă nemții nu se retrag repede, probabil că vor fi tăiați pe la spate. Zburăm mai departe spre Cluj; trecem prin crestătura de la cheile Turzii: peisaj minunat, dar, din cauza vântului puternic, avionul este aruncat în sus și în jos, ca o jucărie. Iată în față Clujul... Clujul atâtor speranțe românești. Ca o uriașă Sodomă, fumegă din coșuri și furnale. Îl ocolim, tăindu-i toate arterele. Peste tot, activita-

te slabă de mașini germane care merg în toate sensurile. La întoarcere, lângă Turda, iar ne ia în primire același afurisit de ACA, și nu trag prost bandiții ăștia! Tăiem drept, zburând spre Tg. Mureș. Găsesc orașul străin și nu recunosc mai nimic din el, de departe. Doar Palatul Culturii și cele două catedrale din scurtul bulevard central parcă mă întâmpină prietenos, dar să las nostalgia, altul e scopul meu acum: să văd, să iscodesc peste tot, ceea ce și fac. La reîntoarcere, trec pe la Mediaș. De la aerodromul cu „proba de brevet", rafale lungi de tun automat mă primesc ca pe un străin. Nici ai noștri nu ne recunosc în timp util și întâi trag până să se lămurească. Cred că azi am trecut de zeci de ori pe lângă moarte, dar probabil că încă nu mă vrea. Dincoace de Târnave, nu pot preciza bine locul, s-a încins o bătaie serioasă între un punct de rezistență german și o coloană rusească. Trecem pe deasupra, nepăsători. Cei de dedesubt, partea germană, vor fi sperat ceva, săracii, auzind fluieratul *Messerschmitt*-ului. Nu cred să ne fi recunoscut, mai ales că rușii trag cu nădejde după noi! Vremea se închide, e urât și începe să plouă. Toți speră să vină „vremea piloților". Cu rușii începe să se strice socoteala... Se poartă rău aici, ca peste tot, de altfel. Din cauza asta, s-a interzis consumul băuturilor alcoolice în oraș. Pe de o parte, poate că este mai bine. Ceea ce nu-mi convine este faptul că se pare că trebuie să ne mutăm pe Balomir (în satul Vinerea, intrarea spre Cugir).

**13 septembrie.** Încerc să plec cu *Fw 58*-ul (cu numărul matricol 13, în ziua de 13) și zic încerc, pentru că nu am reușit... dar să nu anticipez. Trebuie să ajungem pe Balomir cu orice preț. Fac un prim drum cu comandantul grupului, căpitanul Lucian Toma. Terenul este moale după ploaie. De bine, de rău, avionul se dezlipește. Acolo aflăm că Man Ionescu, colegul nostru, a fost doborât

mortal de un *G*-u german pe când se deplasa spre Vinț, cu un *Taifun* de școală. Încă o verificare a faptului că nu trebuie să fugi de soartă, pentru că, până la urmă, tot nu scapi. Băiatul ăsta - foarte capabil, de altfel - a vrut și a luptat să vină pe front. Părinții lui (tatăl este general) s-au opus cu înverșunare și l-au ținut toată campania în școli, iată însă că tocmai aici a fost doborât. Mare păcat!... Îl întâlnesc și pe Dan Ștefănescu, este la asalt. Mă miră faptul și i-o și spun. Cred că bănuia sfârșitul campaniei. Nu este făcut pentru asalt, după cât îl cunosc este „emotiv", dar, în fine... Mă reîntorc cu Toma după ce dă indicațiile necesare pe noul teren, toate pentru Mircea, pentru că el este cel mai vechi aici, dar în paranteză fie spus, este lipsă acum deoarece este dus la Cugir. A găsit-o pe Lia Pascuțiu, o vrăjește și vrea să-i ceară mâna. Bineînțeles că nu iau asta în serios, credința mea este că Lia are legături mai trainice, mai adânci, de care el își va da seama după încântarea primei clipe.

Ne întoarcem pe văi, ca să ne ferim și de nemți, și de ruși, și se hotărește ca, după- amiază, să mai fac o cursă, cu trei piloți și anexele lor. Rozariu, Pop și Galea îi vor înlocui pe cei rămași pe Balomir. Avionul, de data asta este supraîncărcat, și pe teren este greu de găsit o fâșie bună pentru decolare, dar insist. Pornesc de la capătul terenului, rulez, rulez, viteza crește greu, socotesc că pot sări obstacolele de pe marginea terenului, după care se deschide o vale denivelată, dar avionul nu reușește să treacă în lungime peste toate obstacolele; se înfundă și cade peste un cort al unei escadrile de observație așezat în vale, chiar pe direcția de decolare a avioanelor. Dezastru! Avionul se sfărâmă complet, un plan rămâne în urmă, celălalt plan amortizează șocul. Pentru că nu am lovit nimic frontal, cei din avion (opt persoane) nu au avut nimic, dar dintre ocupanții cortului, două persoane au decedat imediat și altele opt au fost rănite, dintre

care patru mai grav. Rămân colpeşit de dezastru... Motorul drept este la 40 de centimetri de un cort plin de muniţie. Sunt într-o extraordinară stare de deprimare. Am certitudinea că s-a prăbuşit tot trecutul frumos de muncă de până acum din cauza unei încăpăţânări de a cere imposibilul unui avion cu motoare slabe şi supraîncărcat. Minunată a fost atitudinea lui Toma, care ştia că port toată vina şi, în calitate de comandant de grup, şi-a asumat toată răspunderea, cu toată împotrivirea mea, telefonând la corp că eram în misiune ordonată de el, deşi poate nu era cazul.

*Stukas*-urile româneşti - Grupul 6/3 - bombardează cu zece avioane gara Sărmăşel. Grupul 8 Asalt, cu 20 de avioane, atacă poziţiile de pe Dealul Feleacului. Protejaţi de trei vânători români, sunt atacaţi de *Fw*-uri germane. *Henschel*-ul 107 pilotat de locotenent-colonelul Gh. Popescu este lovit şi aterizează forţat.

**14 septembrie.** Deplasare la Balomir. De abia reuşim să ne smulgem de pe terenul acesta moale. Îmi aduc aminte de Lepetika. Plec cu un sentiment de uşurare; parcă scap de un blestem - este vorba de accidentul de ieri. Trecem peste Sebeş, o adunare pitorească de case, exact acolo unde se deschide perspectiva şi se lărgeşte către valea Mureşului. Încă puţin şi dăm de Balomir. Facem un viraj larg, de recunoaştere. În stânga noastră, ghemuit între munţi, mai spre poale, dar dominat cu totul de măreţia peisajului, este Cugirul, micul oraş industrial. Aterizăm... Terenul este minunat, un adevărat covor; nici nu simt când ating roţile, rulăm spre hangare. Aflu că şi Dan, cu care vorbisem ieri dimineaţă, a murit într-o misiune cu *Henschel*-ele! Căpitanul Pretor îmi motivează rece, „lipsa de antrenament... atâta tot"... şi se închid coperţile peste o viaţă de om. Bietul Dan! Şi Şenchea e pe teren, dar este în frigurile noii lui pasiuni...

Lia Pascuțiu. Omul ăsta parcă ar avea mereu 16 ani. Se lasă înserarea și un vânt rece bate dinspre munte. Mergem spre satul cu nume de basm, „Vinerea", unde suntem cantonați. În general, oamenii ne primesc bine, satul nu pare sărac nici în timpurile acestea de lipsuri. Facem un drum la Cugir, pentru masă. Priviri prietenești de pretutindeni. Bine că am scăpat de atmosfera apăsătoare de la Sibiu, care nu poate să-mi iasă din minte. Îl întâlnesc pe vechiul nostru coleg Fulea, pilot pe *Stukas*, este cu soția sa, pe care am cunoscut-o la nuntă. Schimbăm câteva cuvinte. Valy nu uită să arunce câteva săgeți la adresa lui Vasile, care era un obișnuit al casei lor, apoi ne despărțim prieteni buni. Mă retrag cu Mircea, Galea și Cisca la o masă alăturată, de unde Valy ne fixează cu privirile... Nu vreau să o mai văd.

**15 septembrie**. Sunt furios... Asta, în limbajul meu și al lui Colea, înseamnă doar că vreau să zbor, și zbor, într-adevăr. Prima misiune, o însoțire de *Heinkel 111* și *Ju 88*. Urcă mult, cam la 4 700 m, și bombardează Apahida, nodul de cale ferată de la est de Cluj. Efecte bune, reacție slabă de la sol. Timp minunat, vizibilitate excelentă. La Cluj, niciun fel de ACA, iar la Turda la fel. Pentru noi, situația frontului este foarte vagă, nu mai știm nimic de trupele din prima linie. Linie care se tot schimbă, când la ei, când la noi, și rușii nu ne dau situația. Încă o misiune, de data asta cu *Henschel*-ele *129*, pe șoseaua Turda–Cluj, și încă una – și cea mai frumoasă, un atac la sol – la aerodrom. Se ordonă misiunea... Nu se oferă nimeni, toți tac; se știe că atacul la sol, la aerodromuri, este una dintre cele mai grele misiuni. Dintre toți, ieșim în față eu , „Chițu" și „Rează", restul până la șase ies cam de rușine, unul câte unul, toți însă voluntari. Ne facem planul; luăm înălțime, trecem la vest de Cluj ca și cum ne-am duce în interior, către nord, reperăm aerodromul, picăm cu

550–600 km/h pe ei, tragem ochit, apoi dispărem cum am venit, în razmot, sărind Dealul Feleacului.

Zis și făcut. Urcăm, urcăm pe la 3 500 m... Iată Clujul și, în dreapta lui, hangarele de la Someșeni, care par adevărate jucării de copii. Le depășim mult spre nord și, apropape la limita de vedere, virăm dreapta și picăm jos de tot, cu burțile la pământ, venind în linie de la nord la sud, socotind că acoperim tot terenul. Iată-ne cu aerodromul în față. Suntem eșalonați pe 4–500 m, fiecăruia revenindu-i doar ținta din față, cu mici abateri stânga-dreapta. În fața mea este un avion mic și bondoc. Apăs pe trăgaci... rafala pornește, văd loviturile intrând în el, țăndări dezlipindu-se... și aproape mă ciocnesc, așa de jos am redresat, măturând cu rafale neochite toate liziera. La început, mi-a făcut impresia că sunt avioane sovietice; m-am gândit: „Hait, să știi că am greșit-o!". De abia spre sfârșitul atacului îmi dau seama, după crucile de pe ele – mari, albe – că, în realitate, sunt avioane maghiare, poate *MÁVAG Héja*, o variantă italiană, pentru că totul nu a ținut decât secundele unui minut sau două. Aerodromul a și defilat pe sub noi și iată-ne spre creasta dinspre sud. De abia acum începe să tragă și ACA-ul lor. Proiectilele se sparg, cu explozii, negre în stânga și în dreapta, dar surpriza a fost așa de mare încât, când au putut trage câteva focuri, deja era prea târziu, pentru că urcaserăm pe culme și, ca niște arătări, am dispărut în valea de pe celălalt versant. Trecusem creasta Feleacului. Suntem, într-adevăr, bucuroși, dar nu ne manifestăm bucuria decât la teren, pentru că ACA-ul, atât cel german, cât și cel rusesc, ne mai dă încă multă vreme de lucru. Ceilalți au distrus încă un avion, trei planoare de transport, o mașină de alimentare și au tras focuri răzlețe asupra comandamentului, al căror efect nu-l putem bănui. Pentru grup este însă o misiune care iese din comun. A fost minunat și Toma, bucuros și el, ne strânge mâna cu căldură.

**17 septembrie.** M-aş fi mirat să stăm mult aici. Prea era bine, prea domoală şi prea blândă era vorba oamenilor. Pentru că e răcoare şi mă gândesc la frig, întreb gazda: „Dar cum faceţi cu lemnele?". „Apăi, domnule, noi, vinerenii, avem pădurea, dai 300 de lei la Primărie, meri la pădure şi iei un car de doi stânjeni... Numai că nu avem aşa de multă cum au cugirenii!" Lemnele, tăiate frumos şi adăpostite în stive, aşteaptă iarna. În special înspre seară, coboară de la munte un vânt tăios de te face să te gândeşti cu plăcere la o sobă bine înfundată cu butuci, al căror jeratic îl bănuieşti. Norocul e că am luat echipament de iarnă de la un depozit german capturat la Sebeş-Alba, aşa că nu avem nevoie de foc.

Dar azi, plecăm din nou la Sibiu; aşa este soarta noastră. Întâi, a venit un *U 2*, apoi *Yak*-uri şi *Il-2*-uri. Norocul face ca să găsesc la Sibiu aceeaşi gazdă... Şi gazda se bucură, este oarecum apărată de ruşi!

**18 septembrie.** Iarăşi misiuni, însoţire de *Ju 88* şi de *He 111*. Decolăm... Întâlnirea, ca de obicei, la Balomir, la 4 000 de metri. *Heinkel*-ele sunt punctuale, *Ju*-urile nu! Sunt numai trei avioane, aşa că protecţia lor e uşoară. Lăsăm Alba-Iulia în dreapta, cu direcţia Cluj. Nu cunoaştem obiectivul lor, dar bănuim că e pe undeva pe acolo. Observ însă cu nedumerire că lăsăm Clujul în dreapta şi mergem, şi mergem şi, fără să mai bombardeze, *Heinkel*-ele se întorc exact cu 180 de grade şi vor să reintre în linie. După ce au trecut cam 30 de kilometri, se întorc şi trec pe la gara de la Cluj, bombardând-o. Drept să spun, nu am înţeles acestă manevră a lor, ba am şi anticipat o situaţie de care mă temeam şi de care nu ne-am lăsat surprinşi. Ar fi fost imposibil ca avioanele noastre, vorbesc de bombardiere, să nu fi fost văzute de pe Someşeni. Plimbarea lor nu a făcut altceva decât să dea timp avioanelor germane sau maghiare să decoleze în alarmă

de la teren și să ia înălțime. Nici n-au ajuns bine deasupra gării, și un foc slab de ACA german le-a luat în primire. O singură baterie automată trăgea, pentru că exact în spatele *Heinkel*-elor, și la înălțimea lor, se spărgeau patru proiectile într-un pătrat perfect. Cu toată corecția făcută, deși toate salvele păreau bine plasate, nu a fost atins niciun *Heinkel*. Bineînțeles că și ei au variat înălțimea, au modificat puțin direcția, dar mai mult norocul i-a scăpat. Eram mai sus cu 500 de metri în spatele lor, în soare, când bag de seamă un avion care se cațără sub burta lor, aproape invizibil. Îl las să se apropie bine, apoi pic pe el. Era un *G*-u german și în urma lui veneau altele. Am făcut o greșeală de începător, dar poate în momentul acela nici nu aveam intenția de a doborî, uitând să pun contactul la armament. Virez scurt, apăs..., dar nicio rafală nu pornește. *G*-ul german și-a dat seama că e victimă și a degajat spre dreapta-sus, apoi picând pe verticală, nu înainte de a-i plasa pe lângă el o rafală, s-a dus în jos. În momentul acela, încă un *Me*, care era cu mine și în care nu știam cine este, s-a luat după el, trăgând cu furie. Amândoi am revenit apoi la *Heinkel*-e peste care ne-am încrucișat cu ochii în patru.

Cred că au de ce să ne fie recunoscători, pentru că trei *Heinkel*-e pentru un *G*-u sunt victime sigure (pot vorbi din experiență). De abia la teren văd cine era în „2"-ul roșu (celălalt avion), anume adjutantul Iosif Moraru. Ceilalți doi care trebuiau să fie cu noi, dar dispăruseră, erau tineri! Încă odată constat că „vechea gardă" se strânge la nevoie! Să spun drept, nu am avut intenția fermă să dobor, pentru că mă mai reține un sentiment de rușine care înfrânge rațiunea și orgoliul de a doborî, deși poate că germanii nu merită asta.

**19 septembrie.** Iată că și „Moș Neață" mai lucrează! *IAR*-ul *39* face misiuni de front, observă, scoate poze,

face reglaje de artilerie. Ăștia cu adevărat sunt eroi ai aviației numai prin faptul că nu refuză să facă misiuni cu un avion cu 300 km/oră și fără pic de blindaj. Este adevărat că, în ultimul timp, li se dau sectoare mai ușoare, dar oricum... Iată, de pildă acum. Se dă punct de întâlnire în inima Apusenilor, pe Crișul Alb. Într-adevăr, îl găsim pe „Neață" după ce zburăm în linie dreaptă de la Sibiu la Zlatna. În dreapta, trec peste Brad și peste Baia de Criș. Legănând din planuri, ca să se liniștească, ne apropiem lateral, pentru a fi recunoscuți. „Neață" este foarte bănuitor și o întinde imediat ce i se pare ceva suspect. Mergem spre Inău, care e ocupat de unguri. De undeva, de lângă CFR, trage ACA-ul. „Neață", îngrozit, virează în loc și schimbă de direcție mai lateral puțin. Se întoarce, se sucește, pozează o bandă și, în fine, parcă cu regret, se hotărește să se întoarcă acasă (nu i se întâmplă prea des să fie protejat de vânătoare). Îl părăsim spre Alba, cu lungi legănări din planuri. Echipajul lui de trei oameni, care se văd foarte bine de la distanța de la care ne luăm rămas bun, ne aduce mulțumiri și ne face semne cu mâinile. Sunt veseli că totul este în regulă.

Tot astăzi 19, într-o decolare în formație, din cauza prafului, George Brâncoveanu Bibescu a desprins în limită avionul și s-a angajat, intrând cu spatele în pământ. Accident mortal. Celălalt frate, Matei, murise în 1943, în august, la vânătoarea de noapte, cu un *Me 110*.

**22 septembrie**. Aseară, târziu, bubuituri în poartă. Am crezut că sunt rușii. De fapt, erau soldați de-ai noștri care ne căutau ca să ne anunțe că s-a schimbat programul pentru ora 05.30 dimineața. Au orbecăit ei peste tot, dar nu au reușit să anunțe decât câțiva piloți. Este încă întuneric. O geană de lumină arăta începutul de zi. Ies din gangul casei mele. În strada pustie nu este decât Gavriliu... Pe drum mai culegem trei. De abia ajungem

la aerodrom, că Horică (ofițer de serviciu) ne și anunță: „Doi inși în recunoaștere meteo și tactică, șase inși însoțire de *Henschel*-e." De unde șase dacă suntem numai trei? Plecăm așa cum suntem și le întâlnim la timp, la Balomir.

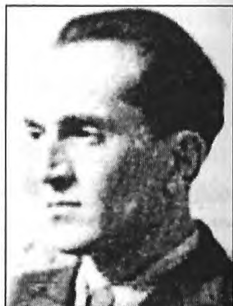
Peste creste, o iau spre Turda–Cluj și, ajunși sub Feleac, se apucă de lucru. Trage un ACA de mi se încrețește mie pielea... dar lor? Unul dintre ei este lovit în planul drept și îl văd cum se îndreaptă, cu foc la bord, spre liniile noastre. Îl urmăresc de deasupra... A trecut de nemți și a dat de un fir de apă, dincolo de o arătură și, aproape de un bot de deal, îl pune pe burtă. Facem cerc în jurul lui, împreună cu celelalte *Henschel*-e. Deasupra noastră, sus în dreapta, sunt patru avioane. Manevrăm ca să nu ne cadă în spate. Le observ la timp... sunt *Yak*-uri „amice"... Le lăsăm, atenția noastră este îndreptată la sol. Încă două–trei viraje și văd cum rușii (trupele terestre) se căznesc, cu o bârnă, să scoată pilotul din avionul care fumegă și începe să ardă. Probabil că e rănit dacă nu poată să iasă el singur. La limita de benzină, îl părăsim venind la teren. Aici, scandal, pentru că am fost numai trei avioane în misiune. Corpul (aerian) este supărat ca și cum misiunea nu s-ar fi executat cu bine. În definitiv, nu prea ne pasă de supărările lor pentru că suntem cu conștiința datoriei împlinite și asta face mai mult ca orice.

Încă o misiune și tot o însoțire, de data aceasta de bombardament greu. Iarăși merg departe formațiile de *Heinkel*-e de cele de *Ju*-uri *88* și la înălțimi diferite. Bombardează tot Apahida și le asigurăm mulțumitor protecția, deoarece reacția inamică e aproape nulă.

**24 septembrie.** *Stukas*-ul (*Ju 87*) nr. 6 e lovit și doborât (pilot, locotenent Victor Ranja).

**25 septembrie.** Se cere o însoțire de bombardament. De data asta, nu ies. Așa se întâmplă când e făcut

să nu fie! Pleacă opt avioane cerute de corp la Balomir. Este ora mesei. Toma a venit de ieri de la București. Este ceva care îmi place la omul acesta. E dur, foarte dur și extraordinar de nervos, dar capabil de o bunătate sufletească rară. Are un deosebit spirit organizatoric, cum rar mi-a fost dat să văd, și e plin de cele mai uimitoare inițiative. Cu figura parcă cioplită în piatră, puțin la trup, uscățiv, dar cu ținută și plin de nerv, e un om aparte:


Lucian Toma

– Dobran, tu ai avionul gata?

– Da, domnule căpitan!

– Mergem într-o vânătoare liberă.

– S-a făcut, domnule căpitan.

Ceilalți se miră... „Acum, când în program este pauză de masă? Ce l-a găsit așa, dintr-o dată, el, care nu mai făcuse nicio misiune până acum?!..." Văd mutre mirate. Totuși, dacă Toma vrea... Mă duc spre avion, mă leg și aștept racheta lui verde, cum ne fusese înțelegerea. Mecanicii învârt la manivelă. Motorul pornește, rulăm spre T-u. Decolare ireproșabilă și, plan la plan, cele două avioane pornesc spre Cluj. De fapt, unul spre Cluj, celălalt spre soartă.

„Alo, alo, *1 albastru* către *alb*, răspunde-ți dacă mă auziți... întreb Valentin, gata, gata." „Alo, Alo, *1 alb* către *1 albastru*, te aud bine... Întreb Valentin, gata, gata." „Valentin, Valentin", și zborul continuă normal. Urcăm mereu, avionul lui este mai bun, rămân puțin în urmă. Avem de abia 2 000 de metri, în față și puțin în stânga apare Aiudul. Toma nu cunoaște zona... „Alo, *1 albastru*, orașul din față este Aiudul?"... „Da, domnule căpitan". În căști se aud băieții din misiunile de însoțire. Cineva vorbește cu Șcnchea. Îl întreb și eu: „Alo, Șenchea, unde sunteți?" „Suntem pe valea Mureșului cu *Henschel*-ele,

ne întoarcem spre casă." Unul din *Henschel*-e aterizează forțat, pe burtă, fără tren. La Turda este doborât un *Hs 129* pilotat de sublocotenentul Dimitriuc și *Heinkel*-ul *111* nr. 136, incendiat, sosește fără mitralior, care, sărind cu parașuta, se agață de ampenaj și avionul se distruge în aterizarea forțată la nord de Teiuș.

De la Turda, din linia întâi, de la un post terestru, vorbește Cara (căpitanul de la Corpul Aerian). „Cara către Toma, întreb Valentin, gata, gata." „Toma către Cara, Valentin, Valentin"... Suntem lângă Turda și, deodată, descopăr sus de tot (noi aveam 4 000 m) ceva care pare a fi un *Ju 188*, vârful de plan fiind deosebit față de *Ju*-ul *88*... „Alo, domnule căpitan! În spate, în dreapta-sus, un avion de recunoaștere! Virați dreapta! Încă! Încă! Acum sunteți cu botul pe el!" „L-am văzut!"

Și urcarea începe greu. Acum suntem deasupra Clujului și mai avem de urcat încă... 5000... 6000... 7000 și el e tot deasupra... „Alo, 1 virați stânga, să-l recunoaștem, virați în soare"... „E german, l-am văzut când am trecut pe sub el."

Prin radio, Șenchea din cealaltă misiune mă întreabă: „Alo, Dobran, ați găsit ceva?" „Da... o recunoaștere!" „Și l-ați doborât?" „Încă nu!"

Urcăm. Urcăm la 7 800 m. Acum sunt în stânga *Ju*-ului, la aceeași înălțime cu el. Toma, care este în dreapta mea, urcă încă puțin, apoi, brusc, virează dreapta și pică pe *Ju*. Primul atac nu reușește. *Ju*-ul se zvârcolește ca un pește prins în plasă. Trec eu la atac, puțin pe dedesubtul lui, pentru a evita tirul mitraliorului, dar pilotul, înclinând brusc avionul de pe o parte pe alta, îi dă posibilitatea mitraliorului să tragă și îi văd trasoarele cum trec pe lângă mine. Unul ar fi de ajuns, dar, fiind în permanentă mișcare, nu poate lua o linie de ochire bună. Toma revine la atac. Știu că e un trăgător foarte bun și mă mir cum de nici el nu a doborât de la primul atac... Acum, tot

de sus, intră până aproape în el, trăgând!... *Ju*-ul se înclină, scoate fum, este atins și, în același timp, Toma pică pe dreapta-jos. *Ju*-ul se întoarce pe spate, într-un fel de răsturnare, și continuă să cadă. Toma pică, pică... nu știu ce să cred... pic și eu, întrebând la radio: „Alo, domnule căpitan, sunteți doborât?" Niciun răspuns. Încă puțin... pământul este aproape... pic și eu, aveam peste 800 de km/oră. De abia mai stăpânesc avionul, care are tendința de răsucire. Sunt cam la 3 500 de metri când văd avionul lui Toma intrând în pământ, cu o explozie de fum și flăcări. Drama s-a jucat întreagă. Toma nu mai este... Nu mai poate fi dacă n-am văzut floarea albă a parașutei. Pic la razmot... sunt cam pe la Jibău, în cotul Someșului, deci circa 50–60 km la ei.

Pic jos de tot și merg numai după cap compas și, deodată, după 7–8 minute de zbor, trec peste un aerodrom și sunt așa de zăpăcit de întâmplarea asta nenorocită, încât nici nu-mi dau seama decât după ce trec peste el că au fost Someșenii și că, în dreapta, siluetele clădirilor sunt de la Cluj, și merg, și clipele mi se par nesfârșite până ce văd Turda în stânga... Iată și Mureșul! Merg ca un halucinat, fără să mișc un mușchi măcar. În fine, Sibiul! Credeam că nu mai ajung. Ceva îmi spune, o superstiție prostească, cum că în misiunea aceasta va trebui să cădem amândoi, ca să nu se știe niciodată adevărata moarte a căpitanului Toma Lucian. Poate am eu noroc, poate sunt piaza rea...

Deschid cabina încet... Aceeași poveste ca la Șerbănescu... A căzut Toma... Cum?... Unde?... Când? Unul singur poate încearcă o liberare. E micul maistru armurier Popa! Înainte de a pleca, Toma i-a spus: „De ce nu mi-ai pus pistolul de rachete în avion? Mă reîntorc eu... Nu mor în misiunea asta și te învăț eu minte!" Iată că soarta a vrut ca să nu se mai întoarcă!

**30 septembrie.** Mă duc la aerodrom de dimineață, fără nicio intenție. Mi-e dor de câmp. Viața de interior cu Miki mă obosește. Pe la 15.30, sosește de la București puiul de *Ju* (Canarache) cu „Bâzu". Discutăm chestiuni generale în legătură cu grupul și părerea mea nemărturisită este că „Bâzu" nu-l poate conduce, pentru că nu se cer numai calități de zburător, ci, mai ales, de organizator, ori, la acest capitol, nu este cel mai indicat, mai ales că vine imediat după Toma, care avea ca principiu îndemnul: „Adunați de la flotilă și aduceți la escadrilă!" Dar ceea ce este într-adevăr interesant și face obiectul notițelor de azi este întoarcerea (senzațională) a lui Traian Dârjan.

Cum am menționat în paginile anterioare, în ziua de 22 august, la est de Roman, adjutantul stagiar (r) Traian Dârjan cade în luptă aeriană, angajat fiind cu *La*-urile sovietice. Ce povestește el: „Am fost lovit în motor și radiatoare. Învăluit în ulei, nu mai vedeam decât foarte puțin lateral. Prin radio eram ghidat de cineva (era „Chițu" Gavriliu, *n.m.*), care îmi spunea... «Mai la stânga... Mai... Așa, trage de manșe... Trage, trage, redu viteza... Redu... Trage!»... și, la un moment dat, am luat contact cam brutal cu pământul. Terenul era neregulat și viteza fiind totuși mare, am capotat și nu m-am oprit, continuând să mă dau peste cap de mai multe ori. Eram bine legat și, spre norocul meu, avionul s-a oprit pe față. Deschid repede cabina și sar afară. Lângă mine, o perdea de sălcii în care am vrut să mă ascund. Nu am însă timp pentru că, nici la 100 de metri de mine, trece o șosea pe care se găsește o coloană blindată sovietică. Pârâituri de gloanțe încep pe lângă mine... Ridic mâinile în sus și înaintez spre ei... Infanteriști cu pistoale automate în mâini aleargă spre mine. Fac cerc amenințători și vor să împuște pe loc. Eram murdar de sus până jos de noroi. Căzusem într-o baltă, într-un teren mlăștinos, pe firul unei ape care se

scurgea printre pâlcuri de sălcii. Așa cum eram, mă dezbracă și mă lasă desculț. În special le-au plăcut cizmele mele, pe care puseseră ochii. Deodată, cercul se deschide și apare unul îmbrăcat mai bine și în cap cu o șapcă cu cozoroc de piele. Se repede cu pumnii și cu picioarele la mine și mă izbește groaznic. Norocul meu este că am căzut nici la 200 de metri de postul de comandă al unei mari unități de tancuri comandate de un general care își exprimă dorința să mă vadă. Mă cheamă acolo, împreună cu un traducător, și mă interoghează. Îmi cere să-i spun adevărul că îmi va da drumul acasă, îi răspund destul de precis, după care ordonă să mi se dea lucrurile înapoi. Îmbrăcat, rămân acolo. Generalul avea o hartă pe care nu era trecut Vasluiul. Din linia I-a i se raportează că ar fi o oarecare rezistență și îmi cere harta mea. Răspund că nu am, cum de altfel nici nu aveam... Pentru un sector așa de mic, nu luam hărțile cu noi! Se înfurie subit și se înroșește de mânie, apoi cheamă un soldat și îmi spune: «Dacă în trei minute nu îmi dai harta, te împușc!» Răspund că nu am luat harta cu mine. Secundele trec grele ca anii și, peste trei minute, soldatul îmi pune arma la tâmplă. Cred că m-am schimbat la față. Rând pe rând, mă trec călduri și răcori... Închid ochii și aștept. Nicio senzație, niciun sentiment nu mă străbate. În momentul acela, nu mai așteptam decât să vină odată detunătura! Vocea generalului îmi răsună din nou în ureche: «Dă-mi harta!»... Îi răspund hotărât: «Nu am harta!», după care mă lasă. Mă întreabă câte victorii am. Îi răspund adevărat: 12. «Va să zică, ești pilot tare!» În grup sunt mulți mai tari ca mine... Cer voie să fumez și mă lasă. Cer apoi apă și trimite un soldat care îmi aduce apă înjurându-mă. Generalul mă întreabă dacă nu vreau să merg cu el. Răspund că da... Ce era să fac?... Ne suim într-o mașină care păstrează legătura radio cu tancurile din față. Înaintăm spre Vaslui. La nord de Vaslui, se dă alarma aeriană. Fug cu generalul

în porumb. Apar *Stukas*-urile românești care fac prăpăd în îngrămădirea de tancuri și oameni. (Aici, fac o paranteză. În misiunea aceea a *Stukas*-urilor, ultima de altfel pe frontul de est, am luat parte ca vânător de protecție și am văzut tot atacul fără să știu că bietul Dârjan mă privea cu ochii plini de spaimă – *n. I.D.*) Din nou, rușii se întorc cu pistoalele la mine: «*Slușai, leotcic! Etat rumînski samaliot?*» (Ascultă, pilotule! Au fost avioane românești?) Și, ridicând pistoalele la ochi, mă înjură. Noroc că translatorul, care era om cumsecade, din Odessa, s-a așezat în fața mea ca o pavăză, altfel tot nu scăpam! Nu trec nici două minute și apar și *Focke-Wulf*-urile germane, care continuă atacul *Stukas*-urilor românești. Ce să vă mai spun? A fost îngrozitor! Nu văzusem și nu puteam bănui un asemenea spectacol. Tancuri aruncate de pe șosea, răsturnate și incendiate..., picioare și mâini rupte... Rușii turbau contra mea. Generalul, conform promisiunii făcute, mă scapă și mă lasă liber, cu condiția să mă duc acasă, dar numai spre nord și numai pe șosea, căci altfel voi fi împușcat. O iau spre Iași, cu gândul să dau de satul lui Nicoară (sat al cărui nume îmi scapă, Nicoară fiind un adjutant stagiar coleg cu el, tot din grupul nostru, *n.m.*). Pe drum, mă întâlnesc cu alți români, infanteriști, și mergem cu toții în sus, spre Iași. Într-un sat, un creștin ne face o mămăligă care mi s-a părut sfântă și pe care am stins-o cu castraveți acri, dar pentru că nimeni nu vrea să ne primească de frică, a trebuit să plecăm mai departe. Am văzut un colonel român care făcea pe sluga la un țăran și se ducea cu acesta la muncă. Pe cuvântul meu că este așa (culegeau fasolea din câmp)!

Când ne-am apropiat de Iași și ne adunasem mult mai mulți, am fost opriți de alți ruși, puși sub pază și trimiși într-un lagăr, la nord de Iași. Într-o împrejmuire de sârmă, eram cam 4 000 de oameni închiși. Să dădea o pâine la șase oameni și o ciorbă, dar eu nu am ajuns

niciodată la cazan, pentru că era prea mare înghesuială și, din când în când, ca să se facă loc lângă cazan, doi ruși biciuiau mulțimea cu niște bice mari, fără să țină seama că îi izbeau în față, în ochi, indiferent unde se nimerea. După zece zile de stat acolo, slăbisem că de abia mă mai țineam pe picioare. De dormit, dormeam pe pământ, cum putea fiecare. Împreună cu doi ostași T.R., profitând de faptul că ne-au încolonat să ne ducă spre Botoșani, ca să ne treacă în Rusia prin nord, la o cotitură a drumului, am fugit cu orice risc într-un pâlc de salcâmi. Paza era slabă, nu ne-au văzut și, tot pe drumuri lăturalnice, am ajuns în satul lui Nicoară, unde mama lui, după ce i-am spus cine sunt, m-a primit plângând.

Pentru că în lagăr fusesem dezbrăcat aproape complet, mi-a dat un rând de haine țărănești și am stat acolo vreo patru zile, timp în care m-am pus pe picioare fizic și apoi, încălțat cu niște târlici, am pornit pe jos la Tecuci, unde am ajuns în câteva zile. Acolo, am fost foarte bine primit de evreii mei, cu care rușii s-au purtat tot așa de rău ca și cu noi. În general, orașul nu a fost jefuit mult mai mult ca altele. Familia lui Ignatii Semionovici era tot acolo, îngrijorată deoarece nu știa ce să facă: să plece înapoi la Odessa sau să rămână aici. Auziseră că erau pedepse grele pentru cei care au plecat de bunăvoie și asta îi ținea pe loc. Mi-au dat pentru dumneavoastră un bilețel pe care l-am pierdut apoi. Cu un tren am plecat la București, la Flotilă."

Aici, povestea lui plină de peripeții se termină. E slăbuț și se vede că a fost marcat de împrejurările prin care a trecut, dar este mulțumit și plin de speranță. Bieții băieți! Așa de tineri, de entuziaști, de pricepuți în fapte! Poate că ar merita mult mai mult decât ceea ce li se dă și totuși nu pretind nimic. Dacă s-ar mai întoarce și alții... Florea, Pomuț, Botnar, Florescu, Mureșan, Fiorescu... Ce bine ar fi!

**1 octombrie.** Răspundem la convocarea lui „Bâzu" de a veni la aerodrom; deși este vremea piloților, nu putem zbura. Timpul este prea prost. Îl înțeleg pe omul acesta. E bine intenționat, dat părerea mea sinceră este că nu poate face față funcției din punct de vedere administrativ, mai ales acum, când se pun probleme de organizare. În compunerea Corpului Aerian vor intra, cu începere de la 15 octombrie (este una dintre condițiile armistițiului), grupuri noi organizate. Intră vânătoarea și Grupul 9, dar se renunță la formula de trei escadrile și se adopta organizarea pe două escadrile, cu 15 piloți pe 12 avioane, 13 personal tehnic și administrativ și 96 trupa. Așa, după tabele, ar fi o escadrilă model. Intervin însă dificultăți de ordin administrativ și rămâne deschisă și problema comenzii escadrilei. Nu pot admite să rămân subaltern la o escadrilă pe care am comandat-o atâta timp (de la căderea lui Dinu Pistol), cum este Escadrila 48 Vânătoare. Pe de altă parte, nici Gavriliu nu poate veni sub comanda mea, deoarece este mai vechi, fiind mai bine clasificat. Problema rămâne deschisă!

Am fost la Corpul Aerian pentru a o lămuri și i-am întâlnit acolo pe toți cei vechi: Pretorian, Boldur (simpaticul Boldur), Eugen Marin..., toți foarte drăguți. Încovoiat îl văd trecând și pe Adutu Vasiliu, cu zâmbetul lui vechi, pe Luchian comandorul...

Mă indispune întâlnirea pentru că îmi amintește de Șerbănescu. El reușise să rupă rigiditatea dintre grade, dar nu mai poate fi ceea ce a fost! Toți cei trei comandanți de escadrilă coborâm spre casă. Mă duc la Mircea, la Escadrila 47, mă simt bine înfundat în fotoliile largi, de la el din cameră, ascultându-i copilăriile. Are planuri mari; iar vrea să se căsătorească. De data asta, speră că se va duce la Arad și o va cere pe Mia. Oscilează între Monica sau Lia și mai sunt și altele... Nici el nu știe exact ce vrea. Va rămâne copil toată viața și poate că este mai

bine așa. Mă întorc acasă plin de gânduri. Oare, ce va fi în viitor? Ce se va alege de noi și de țara asta?

Nu sunt descurajat. Din contră, o ambiție nouă se ridică în mine. Vreau să lupt și să pot da totul celor care așteaptă ceva de la mine. Mă simt străbătut de fluvii de energie. Voi lupta din pasiunea de a lupta; din temperament...

**2 octombrie**. Cel puțin deocamdată am rezovat într-un fel problema reorganizării grupului. Șenchea, comandant la Escadrila 47 și eu la 48. „Chițu" nu face nicio obiecție pentru că pleacă în concediu. Am și început să împărțim oamenii lui la noi.

„Bâzu" mă ia deoparte; are nevoie de colaborarea mea: „Vezi tu, Dobrane, sunt unele chestii militare în care eu nu sunt întocmai pus la punct, de aceea țin ca dumneata să rămâi mai departe la adjutantura grupului, cunoști multe... e altceva. Eu, personal, prefer ca să rămâi și comandant de escadrilă." Eu țin la „Bâzu" și nu mă eschivez: „Bine, domnule căpitan, le voi face pe toate!"

Ziua trece greu. În cortul de comandă, în care rămân singur cu telefonul, timpul trece greu. Din când în când, ploaia, în picături mici și dese, răpăie pe foile lui cu sunet monoton. Dinspre Carpați, nori grei trec purtați de vânt. De abia se vede Cisnădia, strânsă între munți, mică, umilă. Nici curierul nu poate veni de la București... La avioane, nu mișcă nimic... Pe tot câmpul este liniște.

Corpul telefonează: „Cum, nu se poate zbura? Cum asta?" Ei sunt presați de ruși. Ar înclina să nu ne creadă, dar nu au ce face și ne lasă în pace, bombănind.

**3 octombrie**. În fine, Mălăcescu reușește să se strecoare cu puiul de *Ju*, venind de la București, pe valea Oltului, sub un plafon care cobora din ce în ce, riscând

să se închidă complet și să rămână prins într-o cursă mortală, pentru că nu mai avea loc de viraj. Mă anunță că mi-a fugit furierul la Constanța și că a lăsat totul baltă tocmai acum, când aveam atâta nevoie de el. Banii i-a lăsat unui domn bătrân, care i-a dat un bilețel de primire. Am făcut și foile calificative ale băieților, după cum mă rugase „Bâzu". O mențiune specială pentru sublocotenentul mecanic Lazăr, care întreține tehnicul „ceas". Plouă, plouă și corpul (aerian) vrea să ne mutăm, dar cred că încă o săptămână nu vom pleca de aici. În cortul nostru de la teren jucăm bridge. Oare, cine mă iubește de pierd?... Numai Miki?

**5 octombrie.** Ieri, a venit Galea de la Arad. Fusese trimis împreună cu sublocotenentul mecanic Serghie Țiganu, ca să vadă niște *Me 109* germane găsite pe acolo, pe câmp. Unul dintre ele este foarte interesant, cu dublă comandă, exact ca unul dintre ale noastre, numai că are două locuri. În rest, nici o modificare. Poate va fi bun pentru școala noilor veniți, ca să nu le mai dăm drumul singuri în primul zbor, ca până acum! Ne aduce vești de la mama lui „Osca" și de la sora lui, și probabil și de la Mia, despre care îi spune numai lui. Mircea pare fericit!

Astăzi, a sosit cu un *Taifun*, de la București, viitorul comandant de grup, căpitanul Emil Georgescu, care probabil îl va schimba pe „Bâzu". Încă odată se dovedește că nu are niciun sens să te zbați. De abia ne bucuram, de bine, de rău, că rămânem cu cineva care ne cunoaște și care ne apreciază, și acum, gata! Mă bucur, căci „Bâzu", înainte de a pleca, vrea să ne aducă cu decorațiile la un nivel mai înalt și mai just. De pildă, pe mine și pe Rozariu (fusese vorba și de „Chițu" Gavriliu) va încerca să ne propună la Ordinul „Mihai Viteazul" și la „Cavaler la Virtutea Aeronautică". La drept vorbind,

ar fi bine meritată recompensa, pentru munca, pentru elanul și pentru abnegația cu care ne-am făcut datoria, dar să vedem... Omul propune și Dumnezeu dispune!

**6 octombrie.** Plec la București, pentru a pune în ordine escadrila. Cum era de așteptat, este un haos de nedescris cu oamenii lăsați acolo. Vreau să ajung și acasă, ca să mă odihnesc puțin, deși nici mama și nici Ica nu sunt aici, doar tata, care îmi povestește din necazurile lui cu bombardamentele, cu rușii, cu lipsurile. La unchiu', aceeași atmosferă închisă, totuși el este singurul cu care se poate sta de vorbă. Seara, plec către Frunzănești, dar mă încurc în tramvaie. E urât și, pe întuneric, este de-a dreptul periculos, așa că renunț. Înapoi acasă... Și nicio dorință!

**7 octombrie.** Aranjez destul de repede cu Flotila. Mă cert pe nedrept cu mobilizarea, cu toți... În fond, trebuie să fiu mai înțelegător cu oamenii, să mă plec mai mult asupra micilor necazuri, dar nu pot; am devenit mai dur. Plec cu un *Nardi* la Frunzănești... Le scrisesem mamei și Icăi un bilet. Zbor de-a lungul drumului și le văd și pe ele, și pe moș Vasile, morarul (rămășiță din Rusia, pe care l-am adus cu mine). Se uitau toți trei în sus și fluturau din mâini, din mijlocul curții, dar nu văd bietul meu bilețel, pe care curentul îl aruncă prea departe. Mă întorc abătut... În oraș, atmosferă de timpuri bune. Singuri, rușii formează notă discordantă. Iau masa în oraș cu „Chițu" și cu Viorel, ca să-mi dau seama de standardul de viață la care s-a ajuns. E catastrofal de scump și toată criza economică este provocată numai de ruble. Seara mi-e dor de alte fețe!

Pașii mă poartă spre Sorana. O regăsesc mai drăguță, dar nu știu de ce nu pot vedea în fata asta mai mult decât o prietenie. Uneori, aș dori altfel..., așa, o pasiune

care să mă scuture, să mă trezească la viață. Nimic nicăieri, parcă aș fi împietrit în nepăsare. Chiar duioasele drăgălășenii ale lui Lily mă lasă reci și, deși mă îmbrățișează, parcă aș fi departe, departe. Sorana m-a caracterizat așa: „Știi, Dobrane? Eu cred că ești fricos!..." Poate are dreptate, poate sunt fricos. Nici de aici nu plec mai mulțumit de mine.

**8 octombrie.** Am sperat că va veni cineva de la Frunzănești – sunt așa de puține clipele! –, dar nu a venit nimeni. Peste câteva minute, traversez Domeniile (cartierul) spre Mircea Zorileanu, dar nici Nuți nu este acasă. Dacă știam, veneam de ieri să petrecem puțin împreună cu Stanca. Este sinceră și degajată și, la cei 29 de ani ai ei, nu mai este chiar la prima tinerețe. Păcat, ar fi meritat mai mult. Timpul meu este așa de comprimat... Mă grăbesc pentru Flotilă. Plecăm cu micul pui de *Ju*. Peste oraș, zărim la A.N.E.F., o mare demonstrație patriotică cu drapele, cu pancarde: comuniștii intră în formă. Cap compas Sibiu, Pitești, Curtea de Argeș. Singur, sus, în starea asta de somnolență, între vis și realitate, mă simt cu adevărat bine. Iată Negoiul..., Surul..., trecem jos de tot, vrem să batem un record, să vedem sus, pe stâncă petele umede ale apei, acolo de unde încep izvoarele. Spume albe coboară pe povârnișuri. Cum aș lua în pumni puțină apă de aici, de unde se bat munții în capete! Depășim crestele, aproape atingându-le. Partea dinspre Transilvania este abruptă și verde, mai sus decât pe versantul muntean. Frumoasă țară... păcat că este cotropită!

Acasă, Miki mă primește fericită: „Dobrane, ți-am făcut ceva bun, bun de tot!" („Ceva bun" le ea este o plăcintă de mere, care a devenit proverbială, un cozonac sau altceva de care e încântată). E ceva, dar este mult prea puțin pentru ceea ce aș dori de la viață.

**9 octombrie**. Sunt plictisit. Îmi aranjez problemele escadrilei, apoi la singura distracție cu băieții din grup (bridge). Uneori, mă apucă un dor de acțiune de aş muta munții din loc, iar altă dată, mă stăpâneşte o depresiune groaznică, încât nici nu aş mişca un deget. La ce bun? Pentru ce? Pentru cine? Pentru cei din țară? Pentru cei morți? Uneori, sunt egoist, fac totul numai şi numai pentru mine. O ieşire de *Henschel*-e. Se bombardează şi se mitraliază la NV de Turda şi NE de Câmpia Turzii. Îmi e penibil uneori să zbor. Nu poate pricepe nimeni, poate doar Mircea, că fac un extraordinar efort. Poate nu înțeleg eu, poate că timpurile cavalerismului au trecut... Unii îşi pot închipui că sunt fricos. Acum, când scriu, analizând, deşi ştiu că este absurd, iarăşi se urcă în mine dorința de a nu mă arăta cum nu sunt, iară voi fi în capul zborului, dar nu nemții, ci ungurii sunt acum de vină.

**10 octombrie**. Încep să se adune nori grei, nu se mai poate zbura, dar vine ordinul Corpului Aerian să ne mutăm. În acelaşi timp, are loc vizita domnului general Ramiro Enescu şi a lui „Pipițu". Credeam că vor schimba ei ceva..., dar nu s-a întâmplat nimic (este vorba de comanda grupului), şi „Bâzu" este „lucrat" pe undeva, ca ofițer de rezervă. Plec cu un *Ju 52* la noul teren, un sat la sud de Teiuş, la 14 km N de Alba Iulia (Coşlari). Pe o vreme foarte proastă, zburam jos, prin ceață. De abia se vede... În fine, găsim terenul. Pe el, un *Yak* defect şi nici țipenie de om pe întregul câmp. Câteva bordeie sărăcăcioase şi nici satul nu este aproape. De la început, o atmosferă închisă, duşmănoasă. Nimeni nu este de părere să plecăm de la Turnişor. Intervin o mulțime de dificultăți, dar cine să se gândească la asta?

**11-13 octombrie**. Blocați de ploaie, stăm la teren. Am mai împins cu câteva zile mutarea. Cei mari turbea-


Titi Tănăsescu

ză. Lucrurile nu prea merg, pentru că nici noul comandant de grup, comandorul Emil Georgescu, numit în locul lui „Bâzu", nu ia lucrurile în serios. Crede că nu va rămâne și nu vrea să se implice prea mult. Ieri seară, a căzut Clujul. Se pare că frontul merge bine, în sensul că nemții se retrag. Ne irită, este plictisitoare și inutilă prezența comandorului Tănăsescu aici, pe teren. Este un om care nu-și găsește absolut niciun rost, și care mai e și enervant pe deasupra. Sunt mulțumit că, de bine, de rău, mi-am echipat trupa din depozitele acestea de pe aici.

**14 octombrie.** În fine, nu mai putem tărăgăna lucrurile. Azi, decolăm, însă nu pentru Coșlari, unde lăsasem oameni, nici pentru Luncani, unde se fixase terenul și unde trimisesem alții, ci pentru Câmpia Turzii... E bine și așa... O să-i culegem de pe unde sunt. Sosim pe seară, ca de obicei. Nu avem mașini, nici mâncare, nici încartiruire... nimic. Îl revăd pe „Bursuc" Butnaru, e cu Grupul 2 de *IAR*-uri *80*, venit de pe Mediaș, unde au găsit o minunăție de vinuri și de unde regretă teribil că a trebuit să plece. Și acum e foarte vesel și nu pare complet treaz. Seara, dormim (este un fel de-a spune) la aerodrom, într-o baracă. Toate ar fi bune, dar nu eram învățați cu mirosul acesta lipicios, de hoit, care te pătrunde și se infiltrează până în cele mai mici celule. Mirosul se ridică din stârvurile vitelor și ale oamenilor, poate, și umple toate văile. Suntem în ofensivă și sunt multe stârvuri pe câmp, pentru că, de curând, a trecut pe aici frontul și nu a fost timp să fie îngropate sau arse.

**15 octombrie.** O însoțire de *Stukas* pe la Sibiu. Mă bucură misiunile acestea într-o zonă pe care nu o cunosc. Văd Transilvania sub aspecte noi. *Stukas*-urile fac prăpăd într-o coloană germană pe care au surprins-o fără ACA, pe valea unei ape. Îmi amintesc de Guadalajara, când, în Spania, au surprins într-un defileu două divizii blindate italiene, fără apărare ACA, și le-au distrus, consacrând astfel începutul aviației de asalt. M-am instalat aici foarte bine, la o familie sătmăreană, Matei, care are o fetiță - Doina - și două căprioare, toate trei foarte drăguțe, fine și prietenoase. În fond, am început să mă acomodez foarte ușor peste tot și asta este bine.

**16 octombrie.** Însoțire de *Henschel*-e. Frontul a mai progresat puțin (de la Jibău spre Baia, cam 10 km). Văd coloane slabe germane în retragere. Mă mir că mai sunt și așa, cu o întreagă țară nesigură în spate (Ungaria)..., să lupți pas cu pas și, deși îi compătimesc, îi admir încă pe bieții nemți! Coborâm pe valea Someșului, apare Clujul..., iată și Dejul, ce pare, de sus, un mic orășel frumos. Iată și Gherla, și Apahida - bombardată de noi mai zilele trecute. Clujul în dreapta..., virez peste el pentru Someșeni, care acum este ocupat de sovietici cu *Yak*-uri și *Il-2*-uri. În jurul Clujului, facem turul de onoare și Horică țipă la radio: „Clujul, măi, uite Clujul!"... Și poate că simte ceva în cuvintele acestea, dar pentru mine nu este nimic altceva decât un oraș mare, ce e drept frumos, distrus puțin de război și încolo nimic. Pentru Horică, vorbește însă o întreagă viață studențească petrecută acolo. Trecem și peste Turda, unde urmele războiului sunt mai vizibile. Iată și Câmpina, cu micul hangar negru și liniștit. Aterizăm ușor, ușor, pe covorul de iarbă. Ce divin este zborul!

**18 octombrie.** Ieri, nu s-a ridicat ceața mai toată ziua. De abia către seară s-a mai risipit puțin, așa ca

să lase *Ju*-ul nostru cel mic să vină cu Miki la București. M-am mutat în grabă, ca un hoț, din casă, pe altă stradă, motivând că este prea mic acolo ca să stau cu „familia". Către ora 12.00, fac o recunoaștere de itinerariu: Baia Mare, Satu Mare, Jibău, Dej, Gherla, Cluj, Turda. O frumusețe de misiune executată pe un timp dubios, în razmot. Căderea orașului Baia Mare este o chestie de ore. Frontul este la sud cam 8 km... Se bat pe gara Satu Lung, o încrucișare de căi ferate spre Satu Mare. În satele peste care zburăm se văd nemți foarte puțini, unul face prietenos cu mâna. Însă când observă culorile avionului, se aruncă, precipitat, pe burtă. Rău s-au păcălit bieții nemți dându-ne *G*-urile!

**19 octombrie.** Însoțire de *Henschel*-e. Este tot vreme proastă, cu ploaie pe alocuri. Turda și Clujul sunt în ceață. La 10 minute după *Henschel*-e, decolăm și noi. Zburăm jos, prin straturi de pâclă și nori, spre Zalău. După cap compas, fără să identific nimic pe margini, ies exact pe oraș. Nu mai putem înainta însă din cauza ploii dese în care nu vrem să intrăm. Ne învârtim acolo până ce apar *Henschel*-ele. Sunt opt la număr și cred că se bucură când ne văd. Încet, din spate, mă apropii și fac exerciții de ochire pe unul dintre ele. Așa ușor ar fi să apăs și cel din față să sară în țăndări!... Răbdare, răbdare, las jocul și mă dau „în lanțuri", adică le încrucișez în viraje dese cu mari amplitudini în înălțime. Venim acasă fără probleme. Pe teren, două *IAR*-uri accidentate. Stația de radio ne avertizează să fim atenți, pentru că nu prind frânele, iar cauciucurile patinează sanie. Din escadrila mea, locotenentul Guță aterizează pe Turda cu motorul trepidând și, din cauza terenului denivelat, capotează, venind prea lung. Îl scot din avion și îl pansează rușii de pe teren, pentru că este lovit la cap.

**20 octombrie.** A plouat toată noaptea trecută și azi toată ziua, și totuși se pare că cel târziu mâine, ne vom deplasa pe Cluj (Someșeni). Și în Ungaria evenimentele se precipită. Miklós Horthy este asediat de nemți în Budapesta; și acolo, războiul civil pare că a început. Două corpuri de armată ungurești înaintează spre Capitală pentru a-l salva pe Horthy și regimul lui. Ungurii se retrag precipitat de pe teritoriul nostru. Mai avem puțin și Transilvania de nord-vest va fi eliberată. Încep să mă plictisesc cu problemele Escadrilei mele 48 Vânătoare. Poate că, până la urmă, deși „Bâzu" mă rugase, susținându-mă, voi renunța la comandă și voi accepta să fiu subaltern, atâta timp cât stupidele legi de astăzi nu consideră că pot fi comandant de escadrilă pentru că nu sunt căpitan.

**21–22 octombrie.** Aceeași vreme apăsătoare, cu cer plumburiu și nori joși. Ne împărțim timpul între aerodrom și popotă. Totul este umed, noroiul lipicios, streșinile curg, totul e jilav și parcă te pătrunde, deși încă nu este frig. Mă amuz seara, acasă, privind la nurcile domnului Matei, proprietarul la care sunt cartiruit, animale din familia castorilor, ce-mi aduc aminte de „Grey Owl" – Bufnița cenușie a indianului din extremul nord canadian. Seara, la popotă, îl întâlnesc pe locotenentul Stan, rezerva de la propagandă. Îmi arată cu mândrie un articol. Este vorba de atacul de la Someșeni văzut prin presă. Deși mă jenez citind..., nu pot spune că nu îmi place, îi mulțumesc și observ că, pentru presă, încet, încet, devin o persoană... Amare fumuri ale amăgirilor, mai bine-zis, ale dezamăgirilor.

**23 octombrie.** Mașinile eșalonului nostru rulant au plecat pentru Someșeni. Este puțină tensiune între comandorul Tănăsescu – comandantul vânătorii

– și noi, pentru motivul că nu ne lasă să decolăm, dar până la urmă, tot îl convingem și, pe la 05.00, suntem în aer. Cunoaștem drumul și Clujul ne apare ca un orășel de basm. Pentru închipuirea fiecăruia, ia proporții de „Romă" care își așteaptă barbarii. Aerodromul este o ruină, l-au distrus sistematic, nu mai este nimic bun pe el, vorbesc de clădiri. Terenul, după obiceiul lor, l-au arat nemții, dar de bine, de rău, a fost refăcut de ruși. În oraș ajungem pe seară. Suntem mulțumiți să luăm o masă la un restaurant plin cu ruși (cu care avem și o ciocnire). Multe s-au mai schimbat în războiul acesta. Casa gazdei mele o găsesc ușor, după adresa dată de ofițerul cu încartiruirea (Pop?). Este vizavi de Operă, la numărul 18, pe strada Ștefan cel Mare, la un oarecare domn Juga, funcționar la bancă. Este tipul ardeleanului, a stat sub unguri și îi bârfește grozav. Cred că și pe noi nu ne va fi vorbit de bine, dar e scuzat, săracul. Ocup un mic apartament mobilat, eu, Miki și nurcile mele de la domnul Matei din Câmpia Turzii, doi pui foarte drăguți, care se bălăcesc toată ziua și care țin morcovul – sau ce le dau – ca omul, ronțăindu-l până la ultima fărâmă, pe care apoi o aruncă. Mă gândesc că, dacă vor supraviețui, îi vor face mare plăcere Icăi. Păcat că au cozile așa de urâte, ca de șobolan! Se va gândi la indianul cel bun din nordul înghețat și rece al Americii și va fi fericită să trăiască, pe viu, câteva file de carte.

**24–26 octombrie.** Nu se zboară pentru că iar plouă întruna, plouă la exasperare. Aerodromul e tot o apă. Sosesc și *IAR*-urile *80* ale „Bursucului" și *Stukas*-urile, și *Henschel*-ele, cu toate grămadă aici. Mai bine ne-ar da câteva zile permisie, fiindcă tot nu putem să facem nimic. Între timp, au fost întoarse și reîntoarse propunerile noastre la [Ordinul] „Mihai Viteazul". Nu sunt un orgolios, dar ar putea a fi o mulțumire care ar compensa

multe clipe de nervi și deprimare. Totuși, să nu fie prea târziu!... „Bâzu" ne susține pe mine și pe Rozariu, dar e mare lupta de culise la București.

A trecut încet, aproape pe nesimțite, și Sf. Dumitru, dar un lucru e sigur: la ora actuală, niciun colț de pământ românesc nu mai este la unguri, întreaga Transilvanie este dezrobită.

**27–30 octombrie.** Nu la fel de nebăgate în seamă au trecut însă și zilele acestea. Mi-a venit de la ministrul Ermil Gheorghiu o patalama în care îmi acordă (ce drăguț!) 30 de zile de arest, ridicarea dreptului de personal navigant pe patru luni, înlocuirea din comanda escadrilei și trimiterea imediat la bază, pentru accidentul nefericit întâmplat la 13 septembrie 1944. Într-un cuvânt, întregii lauri ai gloriei pentru munca și devotamentul închinate patriei în actuala campanie sunt astfel răsplătite. Pe bună dreptate că merit toate acestea, și le merit pentru că mă zbat să realizez ceva pentru armă și pentru om, în general. Stau în cumpănă și nu știu ce să fac: să abandonez, să lupt contra tuturo?... Știu că toți care mă cunosc mă vor ajuta în a mă susține, în frunte cu „Bâzu", dar la ce bun toată zbaterea aceasta? Dar, de gura altora și la insistența lui „Bâzu", dau drumul următorului raport:

*Cu privire la accidentul din 13.09.44, am onoarea a vă raporta următoarele: Grupul 9 Vânătoare, în urma recunoașterii pe care subsemnatul am efectuat-o din ordinul Flotilei, cu un avion* Me108 Taifun, *pe terenul Turnișor-Sibiu, s-a deplasat pe acest teren în zorii zilei de 8 septembrie a.c. Dispuneam pentru transporturile de imediată necesitate numai de cele două avioane de legătură ale Grupului, un* Fw 58 *și un* Ju-34, *ambele capturate de la germani.*

*Încă de a doua zi, am primit de la Corpul Aerian Român, în subordinea căruia intrasem, misiuni de însoțire a*

*bombardierelor și a asaltului nostru, misiuni în sprijinul slabelor forțe terestre care asigurau menținerea frontului, făcând posibilă intrarea în poziții a grosului trupelor sovietice care se găseau în concentrare către front. Astfel, prin propriile noastre mijloace, având o singură mașină camion dată de Corpul Aerian, într-un timp când nu se putea da mai mult, alimentând cu mâna avioanele, am asigurat în spiritul Grupului 9 Vânătoare toate cerințele, executând totalitatea misiunilor ordonate. Situația era de așa natură încât ni se cereau intervenții în diverse sectoare, de multe ori aproape de limita de benzină. De exemplu, însoțirile de* Stukas, *pe care le executam între Turnu Severin și Arad. Față de această situație, în numeroase rânduri, piloții care asigurau aceste misiuni nu au mai putut să se întoarcă la baza lor, Turnișor, aterizând în limită, pe terenul de la Balomir. Un asemenea caz s-a întâmplat în ziua de 11 septembrie, când opt avioane din Grup au rămas blocate pe acel teren din cauza timpului nefavorabil și al terenului Turnișor, care se desfunda ușor după orice ploaie, urmând a se executa de acolo misiunile ordonate. Legăturile telefonice nu funcționau pentru că firele erau tăiate și folosite de coloanele sovietice în cantonare pe tot lungul șoselei. Mijloace auto nu existau pentru că, repet, Grupul nu poseda decât camionul acordat de Corpul Aerian. Deci rămâneau cele două avioane de legătură,* Fw 58 *și* Ju-*ul* 34.

*Cu avionul* Ju 34 *s-a continuat transportul de materiale necesare funcționării imediate a grupului, iar cu avionul* Fw 58 *s-a menținut legătura cu terenul Balomir. În aceste condiții, Corpul Aerian, care era solicitat de însăși situația terestră a frontului la misiuni, a ordonat să ne deplasăm pe Balomir.*

*La ordinul comandantului de grup, căpitanul av. Toma Lucian, subsemnatul am pornit avionul* Fw 58 *și avându-l pe dânsul ca pasager, împreună cu mecanicul avionului, am încercat să decolez pentru a recunoaște*

*atât noul teren, cât și posibilitățile de cartiruire și hrănire a trupei și personalului grupului.*

*Am reușit să decolez greu, prinzând o fâșie bună de teren, dar am decolat totuși după un rulaj penibil, la care d-l comandant de grup a asistat. La Balomir, terenul era foarte bun și, deși timpul era defavorabil, permitea totuși cu puțin risc executarea misiunilor.*

*Cei 8 piloți blocați acolo au raportat comandantului de grup că de 2 zile dorm în avioane și prin hangare, că nu au nimic la ei (haine sau rufe de schimb), că nu au unde mânca și l-au rugat să-i înlocuiască cu alți piloți, ceea ce dânsul a aprobat. Singurul mijloc de locomoție rămânea tot avionul* Fw 58. *Întors la Turnișor către orele 16.00, primesc din nou ordin de decolare, având la bord piloți de schimb și urmând a mai face încă o cursă pentru completarea lor. După cum reiese din declarația lt. mec. Țiganu Serghie, anexată în copie, am atras atenția d-lui c-dant de grup asupra stării terenului, totuși am primit ordin de decolare. Față de această situație, m-am urcat în avion și luând terenul de la capăt am încercat să decolez. Prinzând însă o fâșie mai proastă de teren, nu am reușit să-l dezlipesc, decât către capătul de vest al terenului, capăt care avea obstacole. Am insistat pentru decolare, deoarece era o vale în marginea terenului care îmi permitea să mă înfund fără risc. Ferind însă un avion* IAR 38 *ce era chiar pe marginea pistei, am prins cu extremitatea unuia din planuri un obstacol (vârful unei clăi de paie), lovitură care m-a angajat din aer, prăbușindu-mă în valea ce se deschidea într-o lizieră de pomi. Nenorocirea a făcut ca acolo să fie instalat unul dintre corturile Escadrilei 12 Observație, în care se găseau mai multe persoane străine, pricinuind moartea a două și rănirea altor șapte.*

*Din cele relatate mai sus reies două lucruri:*

*1. Că cineva trebuia să decoleze atunci, decolare impusă de situația grupului.*

*2. Că dacă s-a decolat, s-a decolat din ordin.*

*La primul punct răspund: Am decolat eu pentru că cele 470 de ore de zbor executate pe avioane de vânătoare, dintre care 315 pe avionul* Me 109 G6, *fără nici un accident din greșală de pilotaj, plus faptul că dintre toți piloții prezenți la grup, numai eu și lt. Gavriliu Vasile zburasem pe acest tip de avion în repetate rânduri, deci îmi dădeau dreptul la aceasta.*

*La punctul doi răspund că, după cum nu am refuzat nici una din cele 269 misiuni la inamic, acceptând 74 de lupte aeriene, n-am refuzat-o nici pe aceasta, care era în condițiile date poate mai grea decât celelalte.*

*Nenorocirea a făcut ca să nu o pot duce la îndeplinire. Sunt vinovat! În ce măsură... voi suporta consecințele.*

*Am luat cunoștință de Ordinul Statului Major, Secția II-a, nr. 34 315/D și înțeleg să-l execut întocmai.*

*Totuși... am onoare a vă ruga să binevoiți a interveni locului în drept, pentru a mi se aproba să zbor mai departe în cadrul aceluiași grup, de care mă leagă clipe și fapte peste care nu se poate trece.*

*ss./Lt. av. Dobran Ion*

La fila 367, din același dosar, cu nr. 5013/1 noiembrie 1944, Grupul 9 Vânătoare către Comandamentul Aviației de Vânătoare:

*Din cercetările făcute de subsemnatul (cpt. av. rez. Cantacuzino C.) și din procesul-verbal asupra accidentului, reiese că Grupul, având absolută nevoie de executarea acelei misiuni de transport, misiune care a fost ordonată de cpt. av. Toma Lucian, comandantul Grupului, care cunoștea situația terenului, iar sarcina executării a revenit lt. av. Dobran Ion, dat fiind tocmai dificultatea și riscurile ce le prezenta.*

*Într-adevăr, lt. av. Dobran Ion are 470 ore de zbor, 269 misiuni la inamic, 74 lupte aeriene, 8 victorii sigure, 2 probabile, precum și una victorie la sol, fără a fi rupt*

*nici un avion din greșală de pilotaj. A fost însă de multe ori doborât de inamic.*

*A fost totdeauna exemplu în Grup, atât în luptele aeriene cât și ca militar. Chiar dacă, considerându-se nenorocirea produsă de accidentul avionului pilotat de lt. av. Dobran Ion, s-ar reține necesitatea de a pedepsi ofițerul, rog a interveni ca această pedeapsă să fie de așa natură încât să nu dăuneze Grupului prin pierderea de la zbor a unui pilot și comandant de escadrilă de talia susnumitului ofițer. Cu atât mai mult cu cât lipsa de piloți experimentați pe avionul* Me 109 G6, *pentru completarea Grupului, se face din ce în ce mai resimțită.*

*ss./Comandantul Grupului 9 Vânătoare, cpt. rez. C-tin Cantacuzino*

Fila 367... Intervenția Corpului Aerian Român cu nr. 592/3.XI.44, către Statul Major al Aerului, personal la domnul general comandant Ramiro Enescu:

*Cercetând personal cazul, am constatat că ofițerul este un foarte bun pilot de vânătoare și Comandant de Escadrilă. În Grupul 9 Vânătoare, lt. av. Dobran Ion este considerat printre cei mai valoroși luptători aerieni! [...] Să se ridice suspendarea de la zbor și să rămână în fruntea Escadrilei 48 Vânătoare.*

*ss./Comandantul Corpului Aerian, General Emanoil Ionescu*[104]

**2 noiembrie**. Azi, se anunță vizita șefului de stat-major al Aviației, generalul Ramiro Enescu. Într-adevăr, pe la 11.00, vine același bătrân simpatic cu figura de bonom și ne întreabă de greutăți, de nevoi etc. Ajuns la

[104] Am intrat în posesia propriului meu raport (și a celorlalte documente) în mod întâmplător, cu patruzeci și opt de ani mai târziu; o cunoștință, care îmi cerea date despre „Bâzu" Cantacuzino, trimițându-mi o copie a acestuia (*n.I.D., 1997*).

mine, se oprește și îmi spune că are să stea de vorbă la urmă. După ce termină treaba, mă cheamă deoparte și ascultă puțin cam absent chestiunea..., apoi, îmi spune: „Să faci dumneata un raport-memoriu și se vor aranja lucrurile!"

„Pipițu", prietenos și simpatic, mă bate prietenește pe umăr, zâmbind împăciuitor, în semn că se va aranja problema asta neplăcută. În fond, este foarte bine și așa!

În altă ordine de idei..., cei patru mușchetari – Șenchea, Galea, Pop și eu – ne pregătim de iarnă: schiuri, legături, unsori, cartușe de vânătoare. „Osca" vrea să se însoare, de data asta cu Lia, și compune scrisoarea de cerere în căsătorie.

**3 noiembrie**. Azi, urma să ne deplasăm la Satu Mare, dar timpul și faptul că nu ne-au venit mașinile ne țin pe loc. Mușchetarii se adună la mine, la un rummy, cu mirajul prăjiturilor făcute de Miki... N-au noroc însă... În lipsă, mai fusese o vizită și farfuria era goală. „Osca" cred că a fost decepționat chiar de două ori, căci azi nu l-a găsit pe popa din Cugir care trebuia să-i ducă Liei drept cadou volumele *Fântâna* și *Le Beau Fersen* împreună cu celebra cerere! Credem că are ceva deranjat la cap, săracul! Și „Bursucu" (locotenentul Gh. Butnaru) mă vizitează în pripă, ca să mă invite la el, la baiaram... Refuz însă și mă tentează cu un radio cu pick-up, dintre cele multe strânse de la populație.

Răsfoiesc ziarele... O luptă de câini se duce între partide... Din ce în ce se vede imprimarea nuanței comuniste, care pătrunde peste tot. Dacă mi-aș da demisia și m-aș apuca de politică?

**7 noiembrie**. Trec zilele și nu aduc nicio schimbare. Nu ne mai deplasăm la Satu Mare după ce trei sferturi din Grup a fost dus acolo, ci în Ungaria, într-un sat

de lângă Tisa, în plină pustă! Dar când?... Nici asta nu se știe. Până atunci, trăim în provizorat, făcându-ne planuri pentru ce va urma. În țară, frământări... Petru Groza a fost numit președinte al guvernului. Ermil Gheorghiu, cel cu pedeapsa, a zburat; în locul lui, ministru este Vasiliu-Rășcanu, de la care nu prea aveam de câștigat mare lucru.

Afară este toamnă..., o toamnă liniștită, dar întunecată. În atmosfera calmă, cu cerul de plumb, fumurile se ridică întocmai jertfelor primite... drept în sus!

Privesc pe geam; în față, o clădire „gen telefoane" pe care flutură un imens drapel roșu! Ce timpuri, Doamne!

**8 noiembrie**. Ziua Regelui! Nu este sărbătorită în orașul acesta străin de nimeni. Față de marile manifestații de ieri, făcute pentru sărbătorirea a 27 de ani de soviet, ziua de azi trece ca oricare alta. Noi jucăm bridge, la aerodrom, așteptând un ordin care nu mai vrea să sosească. Cade Nowotny cu *Me 262*; 250 de victorii.

**9 noiembrie**. Plec cu căpitanul Eftimopol pentru Satu Mare, cu misiunea indirectă de a-l căuta pe Lucian Toma. Zgribulit, în față, în postul secund de pilotaj, cu gulerul ridicat la manta, cu urechile capelei lăsate în jos, trebuie că arăt foarte jalnic pentru cei câțiva privitori care asistă la plecare. E foarte frig și norii foarte joși lasă să treacă o lumină cernită, ca între zi și noapte, deși este abia ora 11.00. În fine, decolăm! Este curent în față și încep să tremur de-a binelea. Totuși, sunt absorbit de peisajul peste care trecem. Peste tot, lumânările Domnului – copacii – își leapădă frunzele. Coboară în suflet o tristețe, dar nu dureroasă, un sentiment negativ, deși plăcut. Într-un loc începe să plouă. Picăturile mari trec pe lângă noi în fugă și nu pot scoate capul afară, pe lângă parbriz, pentru că acele lor mă izbesc în față ca un sfârc de bici! Mergem aproape inconștient, nu avem busolă, soarele

nu se vede, am pierdut orientarea... Am însă încredere în Eftimopol, care are busola la postul de pilotaj din spate. La un moment dat, îl văd că se învârte, îmi dau seama că nu știe exact unde suntem, dar orgoliul nu-l lasă să întrebe. Încep să mă uit cam pe unde suntem. Greu să te orientezi peste munțișorii ăștia care seamănă grozav unii cu alții! Zăresc în stânga un orășel de abia estompat prin ploaie și vânt. Mă întorc și fac un semn, să mergem într-acolo. Sosiți deasupra, mă lămuresc... Să fie Dejul? Dacă este Dejul, unde să fie Zalăul?... Dar, până ne lămurim, e tot Zalăul. Trecem peste Carei, apoi ne abatem spre Satu Mare, fericiți că am nimerit prin vremea aceasta infectă. Pe terenul mare, de acolo, găsim un hangar ciuruit și câteva avione arse, încolo nimic. Dăm de Serghie Țiganu – locotenentul nostru mecanic, care fusese trimis mai dinainte – și ne lămurim repede în problemele de serviciu, apoi, cu șenileta, în oraș... E tare distrus, parcă mai rău decât Clujul. Nici un geam nu este întreg pe la case. Țiganu ne conduce într-un cartier drăguț, de vile, mai la margine, la un camarad de la *Stukas* cazat la niște unguri. Marea majoritate a populației maghiare se poartă foarte bine cu noi și, în general, cu românii, pe care de departe îi preferă față de ruși (care i-au îngrozit). O masă plăcută, cu cele două fete ale gazdei, apoi, drumul întoarcerii, cu o damigeană de vin în brațe, dăruită de gazde. Damigeana ne ridică moralul și face priveliștea exterioară mai frumoasă. Trecem minunata culme a Făgetului, apoi munții Crasnei, din cotul Someșului de la Jibău, pe râul Almașului... Splendid se învață geografia din avion! Minunată este țara noastră, care ne dezvăluie atâtea și atâtea frumuseți!

**10 noiembrie**. Adunarea mușchetarilor la mine acasă! Discutăm politică, băieții mă iau peste picior pentru că ieri, pe la 14.30, la radio, s-a vorbit despre „ultima

misiune a căpitanului Toma Lucian" și, indirect, despre mine. De n-ar fi auzit și cei de acasă, ca să-și facă din nou griji! Doar le-am spus, ca să-i liniștesc, că nu prea mai zbor. În altă ordine de idei, de la „Bâzu" sau din altă parte, mai toți suntem tentați să facem campania din Filipine, dacă aeronautica americană este dispusă să ne primească sub vreo formă oarecare. Nu de alta, dar condițiile ce se oferă nu par a fi proaste deloc. În primul rând, cetățenia americană, care îți dă drepturi cu totul altele și, faptul principal, că vezi lumea și riscul, beția asta a noastră care te furnică și nu te lasă să stai pe loc. Dar imensitatea Oceanului, motoarele care oricum te mai pot lăsa și rechinii de care nu mai poți scăpa!... Atâtea și atâtea tentații... Vânător în Filipine contra *Zero*-urilor japoneze!

**14 noiembrie**. Astăzi, părăsim Clujul. Cu greu o hotărăsc pe Miki să mă părăsească și să plece la București, și zic „cu greu" pentru că nu mă pot hotărî, am impresia că pentru mine este un rău necesar. Mai bine să terminăm! Decolăm către ora 15.00 de pe Someșeni pentru noul teren... De data asta, în afara graniței de vest. Părăsesc fără pic de regret Clujul. Orașul ăsta nu mi-a făcut nicio impresie favorabilă. În capul celor nouă avioane pe care le comand, șerpuim spre Oradea. Nu zburăm prea sus și serpentinele șoselei trec pe sub noi când într-o parte, când în cealaltă. Pe lângă Apuseni, locuri prăpăstioase, mai ales după Huedin. Nu prea ar fi bine dacă ne-ar lăsa pe vreunul motorul. Trecem și de Oradea și, pe nesimțite, trecem și vechea graniță către un oraș mai mare, Püspökladány, apoi spre vest, încă câteva orășele și iată și satul nostru, Túrkeve. Găsesc aerodromul ușor și aterizăm cu toții în bune condiții. E frig, începe să plouă ușor și, aici, nimeni și nimic bun nu ne așteaptă!

**15–19 noiembrie.** Zile grele de timp... de suflet. Nu zbor pentru că nu a venit încă un rezultat pozitiv de la minister, totuși stau alături de camarazi toată ziua, înghesuiți într-un bordei. Se ivesc dificultăți extraordinare în fiecare zi, dar, cu multă bunăvoință, le facem față la toate. Să împingi butoaie grele de benzină peste un kilometru pe frig, cu picioarele ude, prin noroi, pentru a alimenta avioanele, din lipsă de mașini, nu este o treabă de pilot, dar am făcut-o fără vorbă! Ne sâcâie grozav Flotila prin Titi Tănăsescu – pe care ni l-a trântit în cap – cu fel de fel de nimicuri și de prostii! Le răbdăm... Dar până când, oare? Mi-a venit și de la Curtea Marțială o chestie, pentru accidentul din 13... Se vede că am de ispășit, nu glumă. Neagoe, plecat cu *80*-urile lui, nu s-a mai întors... Doborât?... Rătăcit? Nu știe nimeni nimic și nici nu se va ști curând în situația asta tulbure și fără transmisiuni! *Stukas*-urile au fost găurite de *La*-uri, două chiar doborâte etc. Tablouri fugare de pe front!

**21 noiembrie.** În plină pustă maghiară... Întinderi mari și goale de teren... Din loc în loc perdele, de salcâmi. Plec pe câmpuri; sunt supărat pentru moartea neașteptată a „fetiței", așa mă atașasem de vidrele mele, încât faptul că a murit fata m-a durut întocmai ca pierderea unui prieten bun și mi-am luat câmpii cu dorință de a fi departe de oameni. Printre căpițe de coceni, pe arături, pe miriști, pașii calcă grei, fără o finalitate. Din când în când, sare câte un iepure și, de departe, trag cu arma de vânătoare fără convingere. Iată un stol de potârnichi!... Un foc, și una pică glonț, întrerupându-și zborul vioi; o găsesc cu aripa frântă! Se zbate încă, nu este moartă. Peste ruginiul penelor se așează rubiniul sângelui... Nu se vaită și, peste ochii de mărgean ai sălbăticiunii se așterne, grea, perdeaua morții, globurile mici se tulbură, apoi încet le acoperă pleoapele și gâtul se frânge domol.

Fără zbateri, potârnichea moare. Toată bucuria vânatului se spulberă... De ce nu a murit de la început?

Mi-a scris Miki. Se mută la mine. Sorana a avut în parte dreptate, mi-e frică... Dar am de ce, pentru că sunt prea bun, prea cumsecade și oamenii profită! În altă ordine de idei, poate starea sufletească, poate altceva mă face nervos, încărcat ca un condensator. Am multe ieșiri pe care le regret și în care termin cu rugămintea: „Ferește-mă, Doamne, de prieteni, că de dușmani mă feresc singur!"

**22 noiembrie.** Iar am luat-o razna, de data aceasta cu „Osca", peste câmpuri! Turbez de necaz că nu am încă dreptul să zbor... Oare, cât va mai ține suspendarea? Din nou iepuri, foarte mulți iepuri cu care îmbunătățim mâncarea de la popotă în locul cărnii de porc, fără sare, de care ne-am săturat până peste cap. Către ora 13.00, băieții pleacă în misiune: 19 avioane în protecție de *Stukas*, de *Savoia*, de *Ju 88* și vânătoare liberă peste Dunăre, la un teren german lângă Székesfehérvár.

**25 noiembrie.** Tot Túrkeve, un prăpădit orășel în stepă. Nu facem nimic și profităm de ședere ca să ne mâncăm unii pe alții. Stăm rău cu Tănăsescu, comandantul aviației de vânătoare, care are și nu are dreptate. Cred că este bucuros să discrediteze Grupul 9, pentru că este de la Flotila 2. Ieri, a plecat Galea la București și trebuie să vină azi cu *Taifun*-ul, cu Georgescu, înlocuitorul lui „Bâzu" la comandă! Parcă s-a săturat și „Bâzu" de atâtea șicane și mizerii care l-au făcut să abandoneze lupta pentru comanda Grupului (pentru că a fost, într-adevăr, o luptă). De altfel, părerea mea intimă este că va veni o vreme în care, ajunși la răspântie, ne vom întreba de ce oare ne-am zbătut atâta, în mod zadarnic? Vom sta cu nedumeriri în suflet, de ce oare am făcut așa și nu

altfel, dar mai bine să las gândurile și să trăiesc așa cuu am spus mai demult, în prezent și numai în prezent, fără preocupări cu bătaie lungă!

Iar batem câmpurile, dar după ploaia de ieri, nu mai cade nimic... Un biet iepure și-a găsit să sară din niște tufe de scaieți și a plătit cu viața îndrăzneala (sau teama?). Dacă nu mișca, scăpa! Uneori, ajung la concluzia că e mai bine să trăiești în anonimat, fără să te agiți și fără să te cunoască nimeni.

**1 decembrie.** Pusta asta în care pașii te poartă la nesfârșit!... Cerul este plumburiu, apăsător, gândurile zboară departe, fără țintă... cineva a pomenit de Brașov. Și mi-am adus aminte de Cocuța Burada... Tare aș vrea să o văd pe fata asta care mă înfrunta, privindu-mă drept în ochi, și îmi spunea: „Vreau sufletul tău!" și căreia îi spuneam ce gândesc, intrigând-o! Fumul amăgirilor peste ceeea ce se chema viață, războiul ne-a făcut să trăim dens, comprimând timpul. Pe vremea asta, Tâmpa trebuie să fie albă... De undeva va fulgui și, în sclipiri albe, se vor așterne pe jos diamante, iar o fată blondă, ghemuită în ea însăși, înfrigurată, va privi pe gânduri florile de gheață așternute pe geam... Gânduri, gânduri, gânduri... monotone, obsedante, ca picăturile unei ploi de toamnă târzie...

**6 decembrie.** Am predat comanda escadrilei. Ulterior, voi lămuri situația complet, oricum trupa are două rânduri de efecte și nimic pe inventar, prea am trecut prin multe bombardamente. Necesitățile de ordin „stagiu de front" impun ca alții mai indicați sau mai puțin indicați să treacă la comandă. Este o comandă de care, într-un fel scap, dar care, în același timp, îmi aduce și o oarecare stare de amărăciune în suflet. Vorbește un întreg trecut plin, dens, trăit din plin împreună! Mă pregătesc

să plec în țară (vor urma la comandă Greceanu și mai târziu Micu) și am timp să citesc *La Medeleni*... Câtă ușurare, câtă frăgezime se ridică din paginile acestea... Poate că nici Teodoreanu, când le-a scris, nu a bănuit! Ieri, a plecat și „Bâzu" la București. Nu mai poate rămâne la comandă, ceea ce scriam pe 30 septembrie s-a adeverit. Rămâne Georgescu, care azi este pus în drepturi ofical (pentru a câta oară s-au schimbată comenzile?).

**14 decembrie.** Blocați pe același teren infect. De ieri s-au încercat deplasări pentru lucru la Kunmadaras. Este ceva nemaipomenit. Acolo nu este aerodrom, ci doar o pistă betonată, îngustă, cu o linie de vagonete pe o margine și arătură pe cealaltă. Cu toată experiența de ieri, presat de ruși, Corpul Aerian nu e lămurit... Din 7 avioane trimise, 3 sunt bune și 4 rupte. De dimineață, „Bâzu" - care este iar comandant, cu ordin de la București - cere încă doi piloți pentru Kunmadaras. Liniște, nu se oferă nimeni!... Tăcerea devine penibilă și iarăși, ca de atâtea ori, ceva vorbește în mine: „Eu, domnule căpitan!" „Dar, Dobran, dumneata n-ai mai zburat de mult!" „Încerc, domnule căpitan." Greceanu este numit mai dinainte și, în fine, se mai oferă un locotenent tânăr, Ștefan Ciutac, și cum trebuie numai o patrulă, ceilalți răsuflă ușurați. Gata, plec după bagaje în sat. Către ora 3.00, decolăm... O decolare bună într-un teren infect... Trec peste orășel, ca să mă vadă Șenchea că am reușit să mă dezlipesc (Mălăcescu, decolat în limită în altă misiune, este aproape întors pe dos), apoi întins la Kunmadaras. De sus este deprimant; o fâșie mică de beton în mijlocul unei arături, cu avioane rupte trase pe margine și cu urme rotunde de cratere de bombe, umplute din loc în loc... Nimic încurajator. Văd că Greceanu se codește să aterizeze, totuși nu i-o iau înainte; vine pe pantă frumos, îl așterne apoi, după 80–100 de metri, îl rupe drept în

mijlocul pistei, prinzând cu roata o umplutură cu nisip care masca craterul unei bombe. Văd cum cei de jos trag rachete și îmi fac semn să plec înapoi, la Túrkeve, la Oradea sau la Kecskemét. Cumpănesc riscurile unei aterizări pe pista interzisă cu vânt din coadă și cu un avion rupt în față și, deși nu am mare lucru de câștigat, aleg încercarea. Simt cum pătrunde în mine liniștea aceea mare, de dinaintea unei clipe grele, sunt lucid și de un calm extrem. Vin ușor pe pantă cu viteză mică... fantele de la bordul de atac joacă și, cu 135 km/oră, îl aștern ușor. Avionul sare, îl repun, simt cum vrea să mă fure, îl țin din palonier și din frâne. La un moment dat, pare că totul este inutil, amplitudinile sunt prea mari, mă încordez cu toată forța și reușesc să-l opresc cu bine, spre disperarea celor de jos, care îl văd și pe Ciutac, antrenat și el pe aceeași pantă, stimulat de reușita mea! Vine și el, îl așterne și îl dă în plan din cauza vântului de coadă, dar în general nu pățește nimic. „Bâzu" îmi strânge mâna. Văd că este emoționat. Poate să pară că e un lucru de nimic, dar în condițiile de aici, aterizarea este o victorie.

Nu se mai poate pleca în misiune pentru că este târziu; rămâne numai atât pentru ziua de azi. În oraș, aceiași situație! Majoritatea oamenilor au fugit; case frumos mobilate sunt goale, nepopulate și, în parte, devastate, lucruri fără stăpân câte vrei. Ne înjghebăm o popotă și cantonăm la niște unguri care ne preferă pe noi, românii (înainte trecuseră rușii), și totul este în regulă. Încă o zi de front trece în amintire.

**15 decembrie**. Nouă zile și vine Crăciunul! E ceață... În jurul unui foc haiducesc, împreună cu Lăzărică, Pitigrili[105] și ceilalți camarazi de la asalt, în capul pistei „rele", stăm de vorbă... glume, pățănii. Cele două grupuri

---

[105] Pe numele real Petre Stoianovici, locotenent de aviație.

au intrat împreună pe front. Uiți că în față te frige dogoarea focului și că în spate ți-e frig... Cerul e de plumb, probabil că va ninge în curând. Către ora 12.00, vine comandorul Titi Tănăsescu cu *Taifun*-ul și pleacă cu mine spre Miskolc. Cum era de așteptat, nu am putut trece Tisa din cauza ceții compacte și a trebuit să ne întoarcem din drum. Nu-l pot suferi pe omul acesta care a făcut raport că nu-și poate angaja conștiința semnând propunerile noastre la Ordinul „Mihai Viteazul" pentru că nu ne cunoaște, în timp ce ne cere, fără ca dânsul să riște nimic, să ne angajăm viața, riscând totul pentru nimic! Dar, în fine, ce să mai comentăm, alții sunt mai în măsură să realizeze o scenă de la Nikopol, când, din cauza noroiului, nu se putea merge cu mașina decât pe terasamentul căii ferate, din traversă în traversă... Erau cu toții patru, cu Titi la volan, când, stricându-se mașina, cei din spate au trecut la împins... Cu greu au pornit, dar Titi, de teamă să nu se oprească motorul, n-a mai oprit să-i ia și pe ceilalți, care au început să strige disperați: „Domnule comandor Tănăsescu!... Tănăsescu!... Titi!... Titi, f...e-n c..., pe noi cui ne lași?" Titi a oprit, totuși, într-un târziu, dar mult, mult mai departe! Ce să mai comentăm?

**16 decembrie.** Schimbăm formule de politețe cu gazda noastră: „Jo estet kivanok, a la solgaio... ioitokat"[106], și se pleacă adânc moșul, cu căciula scoasă de pe cap... Poate că și la ei vorbesc anii de slugărie! Sunt bine dispus, dar perspectiva de a petrece sărbătorile pe aici nu prea mă încântă inițial... Totuși, fiind cel mai mare în grad la Kunmadaras, nu o duc prost. Ne ținem de șotii pentru că nu se zboară! Am fost la frizerie, să-l tundem pe „Reaza", și după ce am reușit să-l radem și pe Serghie

[106] Intraductibil, cel mai probabil bătrânul spunea că este în căutarea a ceva, a unui teren, eventual.

Ţiganu, am vrut să radem şi iepurele vânat de el. Frizeriţa – în Ungaria am văzut pentru prima oară frizeriţe, ceea ce la noi nu se pomeneau! – râde să moară. Mergem totuşi la teren şi „găvărim" de una, de alta, cu amicii ruşi, veniţi pentru *Yak*-ul pe care l-au rupt aseară, la aterizare. Comandamentul lor nu a vrut să creadă că sunt condiţii grele şi, încercând, s-au convins!

**18 decembrie.** La popotă, organizăm un bairam cu ţiganii unguri, care sunt în formă, ca de altfel şi fetele, frumoase şi îndrăzneţe... Erjebet în spectacol este o poemă... acum îmi dau seama de ce reuşesc ungurii în politică: folosesc multe femei frumoase. Un ţigan cu vioara se apropie discret şi începe să-mi cânte o romanţă la modă – *Szomorú vasárnap*, în româneşte *Trista duminică* –, o melodie tristă, tristă şii care a declanşat mai târziu un val de sinucideri... Eu sunt aşa de fericit, că îmi vine să râd în hohote, dar vestea de ultimă oră, că plecăm mâine, nu mă mai încântă... Cât de repede se răstoarnă toate stările sufleteşti!

**19 decembrie.** Către ora 12.00, se mai răreşte ceaţa şi se ordonă o misiune. însoţire de *Henschel*-e în sectorul Lučenec, la graniţa vestică între Ungaria şi Cehoslovacia. Atrag atenţia că vremea este foarte proastă, dar, presaţi de evenimente, se ordonă executarea zborului. De pe fâşia de pistă de pe care trebuia să decolăm, plecăm trei avioane; al patrulea nu a mai reuşit. Spre Miskolc, o vreme mizerabilă, ceaţă dublată de o pâclă joasă, dar reuşim să găsim *Henschel*-ele cu care plecăm spre sector. Totul decurge normal, cu foc de ACA la obiectiv, cu tatonări de orientare, dar ne înapoiem cu bine. Pe marginea Miskolcului începe un val compact de ceaţă. Ne angajăm pe deasupra, în speranţa că vom găsi vreo spărtură. Este o mare albă de vidă prin care nu se

vede absolut nimic jos. Nu are mai mult de 400 de metri grosime, dar este compactă, și mergem, și mergem, și nu se limpezește deloc. Ne hotărâm să ne întoarcem și să încercăm să aterizăm pe terenul cel nou, pe care trebuie să ne deplasăm zilele acestea, la vest de Miskolc, în cotul râului Sajo, care îl înconjoară pe două părți. Virăm 180 de grade și prindem terenul în extrem, la limită de benzină, bâjbâind prin ceață și reușind să aterizăm pe rând, fără să-l vedem pe cel din față care, degajând la dreapta rapid, lăsa locul celui din spate... Un adevărat succes pentru Grupul 9 Vânătoare!... Dintre *Henschel*-e, patru au ajuns la Kunmadaras și două au aterizat forțat pe terenuri necunoascute. E o minune că nu au fost accidente grave! Peste o oră, încerc să trec cu Titi Tănăsescu spre Kunmadaras și, după 30 de minute, spargem plafonul printr-o crăpătură difuză de nor, dar nu la Kunmadaras, ci la Túrkeve. Aici am picat în zarvă... Băieții sunt îngrijorați cu mutarea, dar nimeni nu are timp să-i asculte. Către ora 17.00, încercăm din nou să pătrundem la noua pistă, dar este imposibil, așa că Titi nu mai insistă; ne resemnăm pentru că ne dăm seama că este o aventură!

**20 decembrie**. Blestematul de plafon este tot scăzut, dar ne ducem la teren pentru a încerca să plecăm. Aici, nu avem niciun rost, și de abia aștept să o văd pe Erjebet. Grupul decolează în însoțire de *Savoia* și de *Juuri 88*, urmând, cu această ocazie, să facă și deplasarea spre Miskolc. Mă îndoiesc că vor ajunge toți cu bine, căci vremea este prea rea. Decolăm și noi cu *Taifun*-ul și răzbim la Kunmadaras. Găsesc motiv că „1 albastru" - avionul meu, al cărui tun explodase într-o misiune cu „Bâzu" (fără urmări) - nu este gata, și mai rămân o noapte aici! O noapte frumoasă, cu vin, femei și cântec... Cum ar spune nemții, „prima".

**21 decembrie**. Către 11.00, decolez cu „1 albastru" revizuit. Fac câteva tururi și Miskolcul mă cheamă... Orientarea nu e grea și după ceas și busolă ies exact pe noul teren. Îmi amintesc cu ani în urmă, la o oră de religie, cum părintele îl întreabă pe Goe Dobrescu (recunoaștere îndepărtată), unde s-a născut Andrei Baronn de Sagguna[107]... Goe se uita în tavan, așteptând șoapta salvatoare și, printre buze, îi spun „la Miskolc"... se încruntă... repet... „la Miskolc". Se înseninează și răspunde sigur pe el: „La Piskolc, părinte!" și preotul zâmbește îngăduitor... Regret cuibul de la Tg. Mureș (liceul militar). Ce timpuri!

**22 decembrie**. Cu *Stukas*-urile la Lučenec. „Barbu cel Dârz" (Gicu Bădulescu) cu escadrila lui sunt într-o formă grozavă. Merg grupați, strâns, și este plăcut să-i însoțim când nu se răzlețesc. La obiectiv fac o treabă bună, dar mă întreb, pentru cine oare? Reacție slabă de ACA... Nimic important. Prin grija lui Ady Pop, ne-am instalat chiar în centrul orașului.

**23 decembrie**. M-am despărțit de „mușchetari" (Galea, Șenchea, Pop) și m-am mutat într-un apartament cu coechipierul meu, adjutantul stagiar (r) Iosif Moraru, cu care zbor de la un timp și ne împăcăm bine. Dar *kisosonii ninci, nicevo ninci* (nici domnișoare, nici nimic), doar masa bună ne întreține moralul. În lupta aeriană cu *G*-uri germane a fost doborât Marinciu, iar Șenchea a fost adus până lângă aerodrom de unul cu rezervor suplimentar! Ce să fie? Au apărut nemții în sector. Era și cazul, drace!, le-am făcut suficiente pagube ca să se arate.

---

[107] Andrei Șaguna (1808–1873), fost mitropolit ortodox al Transilvaniei, înnobilat sub numele Andrei Baron de Șaguna.

**24 decembrie**. Vine Crăciunul! Numai azi nu e. Iar sunt nemții în sector și, dacă au rezervoare suplimentare, ori vin de departe, ori vor să stea mult în aer. Rozariu a fost lovit și doborât de ACA. Viu, mort, la ei, la noi, nu se știe, pentru că Mișu Lucaci habar nu are pe unde zboară. Se uită numai la șeful de celulă. Pe Marinciu l-au găsit rănit într-o ambulanță rusă. A fost doborât într-o luptă aeriană cu (se pare) *K*-uri germane, care nu au fost superioare cu nimic... poate doar la viteză. Nu a fost surprins, dar a primit o rafală în profundor din lateral și silit să coboare în pantă dreaptă, în timp ce nemții au mai tras, până ce l-au pus pe burtă.

**25 Decembrie**. Crăciunul! Petrecem cu Ilonca, Aniușca, Paraschiva și Maria un Crăciun fără nimic cald. Mă gândesc la cei de acasă, la brad și la cadouri și sunt trist...

La teren e pâclă, totuși se zboară (piloții mai tari?), și fac o ieșire cu *Savoia* și cu *Ju 88*. Ăștia, spre deosebire de cei de la *Stukas*, sunt nebuni de legat. După ce bombardează, se mai duc vreo 60 de km în interior, se plimbă pe lângă Budapesta și se întorc târziu, lăsându-ne într-o acută lipsă de benzină. De mult nu am mai făcut atâtea cuie cu becul aprins; ține, nu ține, dar am ajuns, totuși, la teren.

**26 decembrie**. A venit domnul general Ramiro Enescu, care a fost foarte înțelegător cu mine și, la raportul Domniei Sale, ministrul (Vasiliu) a revenit asupra pedepsei, urmare a accidentului din 13 noiembrie 1944. Mă bate pe umăr amical, spunându-mi câteva vorbe de încurajare.

Deși este o pâclă nesuferită, fac cu „Bâzu" o misiune în sector, văd și anunț un avion pe care, până să-l recunoaștem, îi scăpăm câte o rafală. Nici acum nu sunt

lămurit dacă a fost maghiar sau american; în orice caz, până la urmă, luându-l drept american, l-am iertat. Prea ar fi fost frumos să avem o victorie pentru Ramiro, dar faptul că înainte de a decola am auzit pe sus zgomot de motoare și văzuserăm niște țipari, mă face să cred a fost american.

**28 decembrie.** A trecut și Crăciunul, ca și cum nu ar fi fost! Nu s-a deosebit cu nimic de celelalte zile. La rece am primit vestea acordării „Virtuții Aeronautice" în gradul de Cavaler fără să mă tulbure destul. S-a discutat și despre „Mihai Viteazul". Ordinul vechi s-a închis și vor întoarce propunerile (eu și Rozariu) pentru a fi întocmite pe alte baze, cuprinzând fapte de arme de la 23 August înainte. Stau liniștit cu „Giga" - adjutantul stagiar (r) Iosif Moraru -, un băiat muncitor și merituos, în micul nostru apartament. Suntem doar proprietari la Miskolc și citim, scriem sau jucăm rummy, deoarece vremea nu permite zborul; este o ceață joasă care nu se mai sparge și, astfel, zilele trec pe nesimțite, timpul furându-mi astfel și pe cel de-al 25-lea an. Sunt împăcat și bine dispus, și mă bucur pentru viața noastră care, datorită neprevăzutului, a căpătat sens.

# *Anul 1945*

**3 ianuarie.** A trecut și Anul Nou și noi am sărbătorit o parodie de revelion. La 12.00 noaptea eram singur în camera mea, în întuneric și în liniște. Printre jaluzelele lăsate pătrund câteva raze de lună... Un gând bun pentru toți din țară... Ce frumos trebuie să fi fost la Sorana, unde Mircea Basarab, ca întotdeauna, va mângâia pianul. Nu mă simt prea bine. Am febră și totuși plec la aerodrom întocmai ca aproape cu un an în urmă, la Lepetika, unde am zburat cu 39 de grade. Eram în patrulă cu Șerbănescu, care m-a invitat: „Măi, Țigane, zbori?"... Și pe el nu l-am refuzat niciodată. Ies azi să însoțesc bombardierele (*Savoia* și *Ju*-urile *88*). Îmi place să merg cu bombardamentul greu, care zboară mai departe, în interior, și ne dă emoții mai tari. De data aceasta au bombardat Zvolenul, un nod de cale ferată între munți, în Cehoslovacia. Când *Ju*-urile au picat de la 5 000 la 3 000 de metri, le-am urmat, apoi, într-un viraj de 180 de grade, sus, sus de tot, către 6 000 de metri, am văzut bombardierele intrând pe obiectiv. Erau singure și am urcat la ele patrulând peste formația din față (erau cinci). Pe ceilalți vânători nu i-am mai văzut și, deodată, departe, spre sud, zăresc două puncte, și deși nu mă simțeam prea bine, eram hotărât pentru orice. Hartmann umbla în celulă și acum 40 de zile avea 318 victorii... Aprind vizorul, pun contactul armamentului și mă pregătesc de luptă. De dimineață, au fost semnalate în sector și avioane maghiare. Poate

am noroc și sunt tot din acelea. Se apropie prudente de avioanele *Savoia*, din lateral, și eu mă interpun; avem cam aceiași înălțime și suntem cam în aceiași linie... Nu atacă..., dar când se mai apropie, le recunosc: erau „Bâzu" și coechipierul lui și, în trei curbe elegante, pe cer, descriem splendide dâre. Se văd în soare strălucind orbitor vârfurile albe ale Tatrei și Matrei cum se ridică din neguri. O oră de zbor, de încântare; pentru asta nu plec în țară. Te simți mai pur în înălțimile clare, la peste 6 000 de metri. E divin!

De la asalt, numărul 229, cu locotenentul Somoski (?) este doborât. Au bombardat și mitraliat gara Lučenec și Kalinovo. Pentru 6 ianuarie, este invitat la noi „Pipițu", în amintirea frumoaselor clipe din trecut petrecute cu Grupul 9 Vânătoare.

**6 ianuarie**. M-am sculat din pat, cu toată interdicția doctorului Grădinaru, după două zile de ședere... Măcar atât, un metru de la pat la masă. Sunt singur cu „Buf" în toată casa, care mă privește nedumerit, cu capul într-o parte. O senzație de gol, de apăsare, de leșin, plutește în tot corpul; ceva nedefinit, însoțit de o durere vie la umăr... De unde până unde, nici eu și nici doctorul nu știm! Ceilalți toți sunt la banchet. Mă bătea gândul să-i scriu generalului un bilet pe care să-l primească la ora 12.00, la schimbarea anului, ca din partea lui Șerbănescu... Ce egoist e omul bolnav! În fond, ce vină au ei că sunt sănătoși și că petrec? Din colțul lui, de pe un dulăpior, radioul „Bursucului" vărsa valuri de muzică; de ce să mă plâng?

Gicu Bădulescu, alias „Barbu cel Dârz", din Escadrila 74 *Stukas*, este citat pe ordin de zi pe corp! Plecând de la Miskolc cu șase avioane, au bombardat podurile de la Budapesta, de peste Dunăre, pe care rușii nu au reușit să le atingă, deși au făcut numeroase misiuni. Locotenentul

Victor Ranja, al șaptelea avion, a executat singur misiunea, lovind podul nr. 5.

**13 ianuarie.** Trec peste câteva zile tulburi. Și ieri, și azi, am fost la aerodrom pentru prima oară după o întrerupere de 10 zile, dar nu am pierdut mare lucru! S-au executat numai două misiuni, cu câte două avioane, în tot acest răstimp, din cauza timpului infect. Întâi a fost ceață, apoi câteva zile cu plafonul foarte jos, ca, în fine, când s-a mai ridicat, să înceapă să plouă. Nu mai este pic de zăpadă. Pe teren este mult noroi, dar este posibil zborul! Și zburăm, nu glumă, pentru că celula mea - eu și Moraru - face câte trei misiuni la inamic, respectiv a 283-a, a 284-a și a 285-a ale subsemnatului. O cifră frumușică! Primele două sunt însoțiri de *Henschel* la NV de Lučenec, pe calea ferată care duce la Zvolen în Cehia. Din prima misiune nu se întorc două *Henschel*-e. I-am văzut virând invers și ducându-se din nou spre Lučenec, după ce aproape ieșiseră din linii. Chiar m-a mirat insistența asta neobișnuită a lor! Vânătoare nu a fost, ACA-ul nu a tras. Datorită evoluțiilor lui „Bâzu", nu am putut să-i urmăresc, dar am impresia că au trecut la nemți! Penultima misiune, tot însoțire, afară de faptul că în momentul în care de abia treceam linia frontului și zburam, cam pe la 30–40 de metri de sol, am simțit cum o forță uriașă mă ia de dedesubt și mă ridică în nori de parcă am primit un pumn sub burtă. Încerc imediat motorul, îl reduc; presiunile sunt normale, temperaturile la fel și nu mai dau importanță faptului, dar după circa cinci minute în urcare, iată că temperatura uleiului începe să crească. Anunț la radio că trebuie să mă întorc. La teren îmi spune coechipierul că a văzut sub mine explozia puternică a unui proiectil de artilerie de câmp într-o tufă peste care treceam atunci și care a sărit în aer chiar sub mine. Uitându-mă pe dedesubt la avion, descopăr o ruptură seri-

oasă provocată de smulgerea unei capote și pierderi de ulei. Pot să zic ghinion?... Nu, din contră noroc, pentru că azi este sâmbătă 13 și ultima misiune, un atac la sol care din principiu nu-mi place, pe un drum între niște râpe adânci, cam la vreo 40 km NV de Lučenec, pe o șosea flancată de o cale ferată într-un defileu strâmt, unde am surprins un tren și o coloană de mașini. Efectul pentru mine personal este mai mult decât dubios, deoarece vizorul m-a lăsat și a trebuit să trag numai după trasoare. În orice caz, „Bâzu", care este înverșunat, a făcut ceva treabă, pentru că locomotiva trenului, până la urmă, a făcut explozie, îmbrăcându-se într-un imens nor de aburi și blocând întreaga garnitură, care a devenit o țintă fixă. Odată cu înserarea, ne întoarcem și noi, aterizând pe micul teren de la bază.

**14 ianuarie.** Azi este sărbătoare și plec hotărât să nu zbor. Dar ca să-mi fac meseria, execut o vânătoare liberă cu Serghie Țiganu, cu armele de vânătoare, pe ponoare, printre porumbi. Trecem o apă mare, un afluent al Tisei; nici până acum nu știm ce apă trece prin Miskolc, deși am zburat de zeci de ori peste ea, dar nu ma mir, pentru că noi, vânătorii, spre deosebire de asaltiști, vedem lucrurile în materie de navigație în mare. De sus, pare un amănunt fără importanță. De abia în barcă îmi dau seama că, de fapt, apa este lată și adâncă și că nu este de jucat cu ea. Țiganu zice că e Sajo și Argeșul pare mic față de el! Traversăm duși de curent și trăgând cu mâna de firul întins peste apă, prin care trece un colac legat de barcă. Un fel de ponton; colindăm... colindăm, un singur urecheat are ghinion și îmi cade în bătaie. Sunt mulți, foarte mulți, par turme, dar sar de departe. La întoarcere, în barca lui Caron peste Styx, privim cum se întorc din misiune avioanele noastre, dar mă respect; nici nu mă uit la „1 albastru" astăzi.

A fost lovit adjutantul Scripcaru. A aterizat forțat, pierzând combustibilul. Cu avionul reparat, a încercat decolarea pe un teren scurt, capotând. Scripcaru, rănit, a fost dus la spital, dar pe drum a decedat.


Vasile Scripcaru

**17 ianuarie.** Pâclă! Fac o celulă sondă meteo însoțit de Horică („Porthos", al treilea mușchetar). Plecăm pe un timp infect. La un moment dat, totul se închide. Se zărește foarte puțin jos, ca printr-un val gros, în stânga dealuri, în dreapta dealuri; dau drumul la „giro", urcând prin ceață înspre un senin peticit care, spre Putnok, se închide complet. Ne întoarcem... Nu pot pătrunde deasupra orașului ca să dau cuvenita raită. La Clari și Edit, ceața este prezentă și de abia localizăm aerodromul, aterizând în glisade, cu figuri acrobatice, spre spaima celui de la T-eu, care o ia la fugă când în dreapta, când în stânga. Cine a spus că *G*-ul e dificil de pilotat? În mâinile noastre, acum, este o jucărie docilă! *Bârrrr*, nu e de zbor, repede la vizuină!

**19 ianuarie.** Ieri, zor nevoie să mă duc pe un timp infect ca să iau avionul lui „Bâzu" cu care s-a dat peste cap la Kunmasaras (aterizarea acolo nu este o glumă) și pe care l-a reparat echipa IAR, care ne însoțește în eșalonul doi. „Bâzu" socotește că sunt singurul indicat care ar putea zbura acolo în condițiile de acum și, de altfel, nici nu se oferă nimeni, dar timpul e urât și nu pot decola azi, plus că aș risca să rămân acolo pentru câteva zile. Încă o sondă meteo; de data asta mă zbenguiesc cu plăcere peste oraș și spre sector. Este vremea piloților, adică la noi bine și pe front rău. Nu mai zboară nimeni de la noi

astăzi, așa că am făcut bine că am luat prima misiune. Vine din țară Negrescu cu un avion de la Grupul 1 al lui Vizanty (în care este și Dragoș Stinghe), grup ce trebuie să sosească și el pe front. În țară este o harababură generală, rușii își fac de cap!

**20–22 ianuarie**. Lucrează numai *Henschel*-ele, neînsoțite. Nu aș vrea să fiu în pielea lor, nici din cauza timpului și nici pe țintele pe care sunt împinși să lucreze aproape în razmot.

**23 ianuarie**. Frig serios, adevărată zi de iarnă cu ceață joasă. Zăpada scârțâie... o minunată zăpadă prăfuită „favorabilă pentru schi și ascensiuni", dar, din păcate, prea mică. Mă tem că nu voi mai face schi anul acesta. Din cauza vremii, sar Sajo (am aflat numele afluentului Tisei, care înconjoară aerodromul aproape din trei părți și care trece prin Miskolc!) și plec la o vânătoare de iepuri, dar m-am convins că ceea ce sare din față, de aproape, este greu de luat și, azi, urechiații au scăpat de popotă! Pâcla se mai ridică. Mă întorc la aerodrom și prind o misiune cu *Stukas*-urile lui Gicu Bădulescu, care le face în necaz nemților, bombardând o șosea pe firul unei ape din munții Cehoslovaciei, aproape de Tisovec. Cu „Bâzu", participăm cinci vânători într-o misiune ușoară, cu ACA slab și reacție aeriană nulă. Nu mai pot să facă față situației bieții nemți! Lipsa benzinei îi doare grozav. Cu *Ju*-ul *52* curier se întoarce Mircea din concediu. Te înfiori ce povestește asupra spiritului comunist din țară, cum au ieșit oportuniștii la suprafață și cum se poartă rușii, care jefuiesc ca în codru!

**24 ianuarie**. În fine, a plecat Titi. S-a schimbat comanda vânătorii. Nu știu dacă înlocuitorul, care este

Make Mărășescu, va fi mai apropiat de noi; o vor dovedi zilele ce urmează. Iar mă simt rău, probabil că este de vină vânătoarea de ieri. În altă ordine de idei, am fost citat prin ordin de zi pe Corpul Aerian Român pentru activitatea dintre 23 și 26 decembrie, pentru cele opt misiuni (maximumul pe grup!) realizate, dar cu ce stare de spirit... Nu-i pot urî pe nemți!

În discuția provocată de băieți contra lui „Bâzu", iarăși sunt dat de exemplu de către acesta: „Când merg cu Dobran, evoluăm așa de perfect, că aproape nu există cap și coechipier... Amândoi suntem capi!" Mă bucură aprecierea lui, deși nu mă simt prea bine față de ceilalți.

**25 ianuarie.** Iar vine *Ju*-ul de la București cu vești și bunătăți din țară... Între altele, o scrisoare de la Pusy, căreia îi și răspund:

„Dragă Pusy, de prisos să-ți spun cum am primit scrisoarea ta. Bucurie? Este prea puțin... Fericire e un cuvânt căruia nu i-am lămurit înțelesul, dar în sfera lui este cuprinsă și starea mea de acum."

Este ora 17.00. M-am întors de la aerodrom după un zbor de recunoaștere printr-o pâclă urâtă, deprimantă și mereu aproape de accident din cauza acoperirilor terenului. Pentru destindere, am luat schiurile, colindând ponoarele vecine aerodromului, o zonă de deal crescând spre o porțiune de munte. Înviorat și puțin obosit în atmosfera camerei mele, m-am întins comod, cu mâinile sub cap... Frânturi fugare de gânduri, crâmpeie de amintiri se succed ca într-un film. Un radiou mic aruncă valurile de armonii ale unui cântec îndepărtat, poate Londra sau altceva. Lepuș, iepurele de angora, cocoțat într-un fotoliu, privește prudent, cu urechile răsfrânte asimetric către Buf (cățelul meu adoptiv, pui de ciobănesc), care moțăie tolănit pe un covor, lângă sobă. Cum vezi, am o întreagă menajerie și eu sunt aproape

de vămile somnului. Ușa se deschide cu zgomot și Tucă, ordonanța mea, intră cu un pachet în brațe. Indignați de gălăgie, eu, Buf și Lepuș ne scuturăm de toropeala care ne-a cuprins, din interior, față de gerul de afară. Dar nu avem timp să ne manifestăm, pentru că, pentru toți, bucuria întrece supărarea deranjului. Buf apreciază grozav prăjiturile trimise de Ica, Lepuș nu mai puțin merele și eu scrisorile:

*1 ianuarie '45. Dragă Ionel, mă gândesc la tine ca la cel mai bun prieten...* Urmează rânduri despre Pusy: *În noaptea Anului Nou, am fost așa de singur, așa de trist, încât parcă nimic nu mă mai susținea... E greu când sufletul îți ajunge la răspântii...* În plic sunt și câteva rânduri de la Pusy: *Mă bucur din inimă pentru prietenia pe care mi-o acorzi și când timpurile pe care le vrei vor veni, poate că nu vom mai fi așa de străini. Mă bucur sincer că ți-ai ales Academia Comercială, corespunde formației tale mai realiste...*

Ninge tare, mult, din belșug. Micile noastre bucurii sunt satisfăcătoare. Prusia este complet încercuită de trupele rusești. Încet, dar sigur, Germania merge spre înfrângere și nici nu mai păstrez în adâncul sufletului convingerea că cei buni trebuie să triumfe.

**26 ianuarie.** Primim vizita generalului de aviație rus Selezniov. De statură mică, foarte gras, cu o ceafă care se revarsă, o mutră jovială, cu ochii mici, dar sclipitori, care denotă o inteligență nebănuită. Se anunță pentru ora 13.00 și vine la 17.00. Afară ninge mereu. Trupa așteaptă și tremură. Noi ne cuibărim pe unde putem... Suntem toți locotenenții promoției noastre aici pe teren, în total vreo 11: Goe, Stati, Cornel, Lazăr, „Pitigrili", „Bursucu", Bob, Tecușan, Ștefănescu, plus noi de la vânătoare. Vorbim de una, de alta... timpul trece. Discut cu „Bursucu" serios asupra situației politice și militare.

Față de cum evoluează, pare iminentă prăbușirea Germaniei și noi... Noi ce vom face? În fine, generalul vine și ne trece în revistă. Mai întreabă pe unul, pe altul... „Câte misiuni ai?" „200 pe frontul vostru și 30 pe frontul nostru..." Pauză... Stă pe gânduri. Îmi aduce aminte de sosirea lui Deßloch la Tecuci sau a lui Richthoffen la Tiraspol...

Vizita mareșalului Richthoffen la Tiraspol era programată la ora 12.00. La ora 12.00 fără cinci minute, avionul *He 111*, cu steag de comandant (alb și negru), a făcut turul de aterizare. La 12.00 punct a coborât Mareșalul și a primit raportul. Apoi ne-a trecut în revistă. Mi-au rămas în amintire ochii aceia albaștri și bastonul de mareșal cu care ne saluta... Este puțină diferență, dar asta este istoria!

**27 ianuarie**. Ninge, ninge mereu. S-a îngroșat bine zăpada. Plecăm la aerodrom convinși că mergem degeaba și, în bojdeuca noastră, am o surpriză. Îl găsesc pe Budișteanu, rivalul de acum doi ani al lui „Dudu" Frim, de la concursul de bob (naționala) de la Sinaia. Vine de pe front, de la un regiment de artilerie grea (de fortificații). Au cocoțat bateriile cu eforturi uriașe, din brad în brad, pe munții prăpăstioși ai Cehoslovaciei. Au stat zile întregi în ger, îngropați în zăpadă, nemișcați și fără a putea face săpături din cauza solului pietros; doar corturile joase, camuflate, ofereau un oarecare adăpost. A jucat poker, a câștigat și acum se întoarce în țară cu 1 300 000 de lei și 5 000 de *pengö*, pentru 20 de zile, ca să participe la campionatele de iarnă de la Sinaia. Ăsta este Budișteanu și încep să-l simpatizez pentru că seamănă întrucâtva cu Șerbănescu. Acum doi ani, eram în partida opusă, nici nu se putea altfel când Mihaela (soția lui „Dudu") ședea tremurând, între mine și Șenchea, și nu era capabilă să țină în mână o țigară și, strângân-

du-se în noi, ne întreabă: „A trecut?" Era acolo un viraj, „virajul Mihail", unde boburile mai săreau afară din pârtie, printre brazi.

**29 ianuarie.** Doar asaltul și bombardierele în picaj ies în misiuni neînsoțite, în sprijinul Armatei ruse a 40-a, a generalului Imacenko[108]. Maestrul mecanic Cujbă, de la asalt, repară bechia unui bombardier aterizat forțat după un bombardament în Germania. Ce o fi căutând aici? Spre mirarea americanilor, lemnul tare și elastic de salcâm suplinește foarte bine roata bechiei pierdute și quadrimotorul decolează fără probleme (întâmplarea a fost povestită cu lux de amănunte în revista „Sburătorii", nr. 8–9, din septembrie '45, p. 21).

**3 februarie.** Ceață până în pământ. Nimic nu mișcă. E „vremea piloților". Zăpada scârțâie, deci... la schi. Unul câte unul, am reușit să facem cinci adepți pentru sportul ăsta nobil, care dezvoltă ca nimeni altul reflexele, atenția și îndemânarea, mușchii și tot ce vrei. Cam la un kilometru de aerodrom, pe un bot de deal, am făcut o pârtie unde muncim când nu este zbor cam două–trei ore pe zi, după cum ne permite timpul. Când ne întoarcem de pe teren, cabana noastră e îmbâcsită de fum de țigări, cu aerul închis de la jucătorii de rummy și bridge. Degeaba le fac morală, nu se lasă convinși de frumusețea timpului petrecut în aer liber, în natură. Cu Rozariu am fost la piramida mică de pe deal, de unde se fac ridicări topografice, și ne-am cățărat sus, pe ea. Până departe, în zare, se vede totul ca în palmă. Lângă o vie, aproape de

---

108 Mai corect, generalul F.F. Jmacenko, în subordinea căruia au combătut și trupele române ale generalilor Gh. Avramescu, Nicolae Dăscălescu ș.a., pe Frontul de Vest, până dincolo de Viena.

o comună, descoperim o săpătură. Costel se apucă de scormonit, știind ce au spus sătenii, că toate dealurile sunt pline cu butoaie cu vin îngropate, dar în locul ăsta butoiul fusese scos de alții.

După-amiază, liber, poate la teatru, poate la cinema, poate cu *kisosonii* (domnișoarele), fiecare se distrează cum poate... clipa contează! Pe la 22.00, apare Horică, în trombă: „Vrei să pleci cu mine la București?" În ce condiții?, întreb. „Să aduci un avion de la A.S.A. Pipera, e o chestie de trei–patru zile." Sigur că vreau! „Dar mai este ceva. Pentru asta, trebuie să lucrezi la noapte, la fișele calificative pentru cetățenii de pe nota asta", și îmi întinde un pomelnic de pe care trebuie să extrag oamenii care au fost la mine, la escadrilă. De prisos să mai spun că, până la 1.30 noaptea, am scris și împachetat, în timp ce Tucă jumulea de zor doi curcani, cu care mă voi duce plocon la București. Tare aș vrea să văd mâine de dimineață mutra lui Edith, când va afla că am plecat la București fără să-i spun nimic!

**25 februarie.** Părăsesc Miskolcul pentru Lučenec, cu un *Fleet*[109], și îmi pare rău de cei de la Grupul 1, care sunt foarte simpatici, de Vizanty, Popleșanu și Alexandrescu, în special, cu care mă înțeleg așa de bine. Cei din eșalonul doi n-au intrat serios în pâine. Sosit la Lučenec, nimeresc într-un iureș nemaipomenit. Avioanele forfotesc, unele vin, altele pleacă și aflu tot misterul. Azi-dimineață, la 08.20, au început rușii ofensiva (armata Petrov–Imacenco). După o serioasă pregătire de arti-

[109] *Fleet*, avion de școală, de construcție americană. *Fleet*-ul *10G*, un biplan biloc, monomotor, cu aripile și fuzelajul împânzit, a fost folosit intens la toate școlile militare în perioada imediat premergătoare celui de-al Doilea Război Mondial, iar pe front ca avion curier.

lerie și după deschiderea aviației, atacul a început. Nu particip la misiuni, de abia am venit și nici nu mă simt prea bine. În camera piloților e fierbere. Sunt primit cu bucurie de băieți și uitat repede în colțul meu... „Să trăiți, domnule locotenent!" „Noroc, Dârjan!", apoi, înfierbântat, continuă: „Să vedeți dumneavoastră ce o să fie, fiindcă la noi e brambureală. Am trecut așa neobservat fiindcă nu am întâlnit vânătoarea inamică în sectorul acesta (frontul Zvolen–Banská Bystrica), dar când va apărea, atunci să vedeți!" Celulele își urmează misiunile lor și seara, acasă, aflu că „Bâzu" și Dârjan au fost doborâți. Manu Laurențiu și Pop Horea, loviți în avioane, au ajuns la bază cu eforturi penibile și aici, unul a gripat, celălalt, cu o gaură mare în flaps, neavând sustentație la viteză mică, s-a înfundat, rupându-se. În afară de asta, un *Ju 88*, cu pilotul grav rănit, a ajuns pe teren, punându-l pe burtă. Rezultatul: patru avioane scoase din uz, plus un bombardier, pentru o singură doborâre, se pare că un *Fw 190*, efectuată de către „Bâzu". Acesta, după ce s-a întors cu o mașină de la o divizie românească, unde a căzut, a fost destul de confuz. „Am doborât un *Fw* și, în timp ce îl căutam cu Dârjan, alți 16 ne-au căzut în cap, doborându-ne. Când l-am căutat, Dârjan nu mai era cu mine, deși nu știu exact momentul în care a fost doborât și el. Fapt este că nu mai încape nicio îndoială că Dârjan e mort." Intrat percutant în pământ, așa cum mor vânătorii, tocmai el, care merita cel mai puțin să cadă, după ce a trecut prin ce a trecut. „Bâzu", care știe exact localitatea unde a căzut avionul, însărcinează pe sublocotenentul medic Grădinaru ca să-l aducă și, în seara aceleiași zile, după peripeții, avertizați de ostașii români că încă se trage, reușește să-l scoată din sfărâmăturile avionului, dar nu înainte de a-i amputa un picior, care era prins și strivit dedesubt. Rămășițele lui le vor trimite, probabil mâine, la Someșeni. Nu uit clipa în care, plecând cu autobuzul

spre aerodrom, ca să decolăm pentru Ungaria, mama lui (văduvă din Primul Război Mondial), nemaiputându-se stăpâni, a izucnit în plâns, presimțind că îl vede pentru ultima oară.

*Ju*-ul *88* nr. 102, pilot adjutant-major Nicolae Mihăescu, observator Dorin Alexandru, R.T.F.F. adjutant stagiar Dumitru Corleanca, grav răniți, a aterizat pe burta la noi, răniții fiind transportați cu un *IAR 39* la Oradea. Timpul se strică, ninge tare... zăpadă și ceață!

**1 martie**. Ofensiva de zilele trecute nu a reușit. Sunt în curs schimbări de trupe și se cercetează cauzele pentru care infanteria rusă nu a pornit ofensiva. Singurele care au avansat, cu pierderi mari, au fost trupele române din Armata a 4-a. Aviația și-a făcut datoria. După două ore, am primit felicitări de la ruși (*sic!*). Dar ce folos, că totul a eșuat! Din țară vin zvonuri din ce în ce mai grave... Rădescu a fost înlocuit... Prim-ministru e Barbu Știrbey și încă sunt tulburări peste tot.

**2 martie**. De ceea ce ne temeam, se pare că nu am scăpat: Armata Roșie, în urma evenimentelor din țară, a interzis zborul oricărei categorii de aviație de luptă. Piloții stau, așteptând ordinele. De pe avioane se scot aparatele de radio. Nu comentăm nimic... Stăm în expectativă.

**5 martie**. În fine, ne-au dat drumul la zbor. Asta ne-a fost o lecție despre ce ar putea să vină. Prin instalarea lui Petru Groza la conducere, se pare că s-au mai potolit lucrurile. „Bâzu", ca de obicei, a tras o raită în țară și s-a întors destul de liniștit. Fac două misiuni de însoțire la Zvolen. Între Javorina și Tatra este o vale care duce către nodul acesta important pe care îl pisăm în ultimul timp și care nu vrea să cadă!

**13 martie**. Am zburat destul de mult zilele trecute. Două-trei misiuni pe zi, împlinind-o pe cea cu numărul 300 în aceeaşi zonă. Pe 10 martie, „Pipiţu" a plecat de la corp, luându-şi rămas bun. A fost numit ministru al Aerului. Noi socotim că este o pierdere... Era apropiat şi ne cunoştea pe toţi aşa de bine!... Dar poate şi în noul post să păstrăm legătura. Sunt dezolat de conducerea aviaţiei de vânătoare şi decepţionat personal de faptul cum sunt întârziate propunerile noastre şi cum sunt date la o parte de oameni care nu au alt interes decât invidia sau propunerile lor de afaceri personale cu comandantul grupului, fapt pentru care indirect suferim noi. Din ţară nu mai avem veşti şi nici nu pot să trimit pentru că nu s-a stabilit un serviciu curier regulat. După ploile din ultimul timp şi topirea zăpezii, terenul este îmbibat cu apă şi tractoarele merg greu. De acţionat, acţionează numai cei de pe Miskolc. Le-a venit rândul, dar sunt cam departe, în spate.

**19 martie**. Zile cu ceaţă, dar o ceaţă densă, care nu se ridică toată ziua. Infanteria acţionează mai mult pe cont propriu. Zvolenul a căzut. Se pare că este viitoarea noastră etapă. Nu mă mai preocupă nimic altceva decât bunul trai. Mă dezinteresez total de ceea ce va să vină pentru că, în fond, nu pot schimba nimic, încă suntem izolaţi de cei din ţară... Frontul stă pe loc.

**26 martie**. A căzut şi Banská Bystrica. Greu pentru branduri şi artilerie în ţinutul acesta deosebit de prăpăstios.

**28 martie**. Cu întreruperi, poşta a sosit totuşi. Am primit o scrisoare de la Pusy: „Dar ceea ce m-a mişcat, a fost atenţia ta delicată de a te fi gândit la mine cu atâta

timp înainte. Eu voi căuta să te fac să dorești să vii în țară. Poate până te vei întoarce, multe lucruri se vor fi aranjat, încât totul să fie mai limpede și mai simplu."

Încep să țin la Pusy... Este și aici, ca și în toată viața mea. Același orb destin care le face pe toate bine fără intervenția vreunui factor din afară. Probabil că ne vom căsători și probabil că vom fi fericiți... Lucruri de viitor... *puah!*

**3 aprilie.** Un avion *Savoia* lovit de ACA a aterizat la noi, la Lučenec, și două *Ju*-uri *88* la Keskemet. Tot astăzi, Gicu Bădulescu cu *Stukas*-ul lui bombardează o gură de tunel lângă o gară Prona (?) și aterizează, din cauza timpului urât, la Rima Sombor (?).

**7 aprilie.** Cum era de așteptat, mutarea pe Zvolen. Din punct de vedere operativ, mutarea aceasta este fără importanță. În timp ce, venind din sud, Viena trebuie să cadă în mâinile lui Tolbuhin sau, din vest, în ale lui Malinovski (soldații celor două armate nu-și recunosc decât propriul mareșal, înjurându-l pe celălalt), armata din nord, a lui Jukov, ajunge la Brno. Iată un triunghi cu o adâncime de cel puțin 200 de kilometri al cărui vârf ascuțit este împins spre Zvolen. Din toată această zonă, germanii trebuie să se retragă precipitat, pentru a nu fi tăiați prin joncțiunea Viena–Brno. Aceasta este explicația avansării rapide a trupelor române din acest sector și explicația saltului pe nepusă masă a grupului pe terenul de la Zvolen, teren care, la rândul lui, în curând, va fi la limita razei de acțiune. Și asaltul primește același ordin de deplasare. Eu rămân în Lučenec atâta timp cât va fi necesar ca să se schimbe motorul avionului meu „1 albastru", care dădea semne de oboseală în ultimul timp. În două zile va fi gata și voi putea continua în pace războiul meu îndoielnic. Nu am ce face cu banii ăștia și am cumpărat

pentru sora mea un splendid serviciu cu cinci garnituri de pahare din cristal; sunt la prețuri de nimic pe aici...

**13 aprilie.** Ce puțin am stat pe Zvolen!... Cum era de așteptat, ne-am mutat la Badin, pe valea largă dintre Zvolen și Banská Bystrica. Șoseaua trece chiar pe lângă terenul decretat aerodrom, un teren bun, mare, așezat într-un minunat cadru de munte, pe o coastă netedă, însorită, străbătută de un pârâu iute, cu sclipiri de argint și jocuri de ape. Căsuțe mici, de munte, înșirate de o parte și de alta a apei. Din cantonamentul în care stau, trec apa pe un podeț, ca să ajung la șosea, întors de la aerodrom și intrând în bucătăria oferită de gazde, aud niște zgomote suspecte într-un dulap. „Ce e acolo, Tucă?" (Tucă fiind soldatul meu de ordonanță, un oltean care vindea murături prin București). „Nu e nimic, domnule locotenent!" „Ia deschide dulapul!" Cam în silă, Tucă deschide dulapul și apare o găină. „Ce e cu găina asta?" „Nu e nimic, domnule locotenent. Am pus eu 10 coroane și ordonanța domnului Șenchea 10 și am cumpărat-o!" „De unde ați cumpărat-o?" „De la o femeie de aici!" „Bine, pune-ți centura, ia găina și să mergem până acolo." Cam în silă, Tucă ia găina, o bagă sub veston de i se vedeau numai ghearele și ieșim din casă, făcând câțiva pași pe podeț. Tucă se oprește nehotărât... Eu îl întreb dacă mergem spre dreapta sau spre stânga... Se oprește din nou, ridică o mână în sus și, ca Napoleon la Arcole, zice: „La dreapta". Pornim în josul apei, dar pașii îi face din ce în ce mai mici, până se porește de tot. „Dați-o dracului, domnule locotenent..., am furat-o! Era blândă și, când am trecut pe lângă ea, s-a lăsat în jos." „Bine măi, nenorocitule, nu știi ordinul Corpului Aerian, să nu ne atingem de nimic?" „?!" „Fără comentarii, dă-i drumul de unde ai luat-o. Ce, vrei să ne facem de râs?" Ce părere o fi

având Tucă despre mine? Sunt zile frumoase și, singura mea părere de rău e că frontul progresează prea repede și că, în curând, vom fi siliți să ne mutăm și de aici, dintr-o zonă splendidă cu izvoare termale de 35°C și cu o minunată apă minerală ieșită din adâncuri.

Cu motor nou, o misiune, două; este o încântare. Zbor departe peste văi și dealuri în recunoaștere. Make Mărășescu a vrut să mă ia la comanda vânătorii, chipurile să mă „ocrotească". Am refuzat și el fiu a mai stat de vorbă. Mă tem să nu se fi supărat pentru refuzul unei propuneri. Nu vreau ca nimeni, niciodată, să-mi poată reproșa ceva. Nu vreau să fiu pus la adăpost. Sunt și rămân același zburător și luptător aerian pasionat indiferent de riscuri și indiferent de urmări. (La 9 aprilie, „Pipițu" citează Corpul Aerian Român prin ordin de zi, după ce, la 3 aprilie, îl citase și Stalin.) Pe 11, a căzut și Trencinul; pe valea Vahului... totul se precipită.

Pe 15 aprilie, am primit Virtutea Aeronautică cu grad de Cavaler, brevetul fiind semnat de Constantin Vasiliu-Rășcanu, dar vine prea târziu ca să mă mai bucure... „Mihai Viteazul" s-a împotmolit la București cu toată insistența lui „Bâzu" pentru mine și pentru Rozariu... Culisele lucrează.

Pe 16 aprilie, *Henschel*-ul *129* nr. 313, pilotat de Lăzărică Munteanu, colegul meu de promoție și de liceu militar, este lovit și aterizează totuși pe Trencin, dar este distrus de artileria germană, care are sub foc terenul. Am primit cadou ceasuri de mână *Pobeda* ca urmare a citării pe ordin de zi de către Stalin, dar merg prost și Milu promite să-l arunce de la 7 000 de metri; și se ține de promisiune, spre hazul general.

**17 aprilie.** O misiune mai grea, în sensul că e mai de răspundere. O protecție de bombardament mai adânc în teritoriul inamic. Două orașe pe apa Moravei, cam la

est de Brno. Pleacă „Bâzu" cu o celulă și eu cu cealaltă. Ieșim pe la NV de Trencin. Cu toată vizibilitatea minunată, bombardierele încă nu se văd. Urcăm mereu, cu cap compas 305, suntem deja la 6 000 de metri. N-am mai fost așa de sus de când cu americanii. *G*-ul se simte ușor la manșe. În stânga, foarte departe, se vede o îngrămădire de case, mai mult o pată de fum și foc... trebuie să fie Viena. Satele ard pe tot întinsul frontului. Nemții, de peste tot, sunt în retragere. Sub noi, două biete *Savoia*[110], plan la plan, merg spre inamic, continuând drumul cu curaj. Părăsim restul formațiilor și mergem cu ele până unde vor să se ducă. În fine, aruncă bombele pe un obiectiv mai îndepărtat, un orășel fără nume. Cu harta rusească se descurcă greu și, virând larg, la dreapta, se pun pe direcție spre casă. Evoluăm deasupra lor în curbe largi. Trebuie să fie fericiți, cei din cele două *Savoia*, văzând atâta atașament la vânătoare. Când trecem înapoi linia frontului, picăm în legănări pe lângă ele. Mâini numeroase flutură mulțumiri la bordul lor (cinci în echipaj); la o ferăstruică am impresia că e Cioroiu, colegul nostru de promoție. Le părăsim și o luăm înainte, spre casă, pentru că becul roșu clipește a lipsă de benzină. O misiune frumoasă, terminată cu bine.

Mi-a scris Tamara, soția lui Țurcanu, pare mai resemnată cu toată marea doză de nemângâiere. Până la urmă, va trebui să uite capitolul acesta al vieții ei, pentru că este tânără și pentru că durerile lumii trec toate; Muki. Mili, Piter, Puiu, toți au lăsat în urmă jumătăți inițial nemângâiate.

---

[110] *Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero*, bombardier bimotor italian construit sub licență și în România, folosit în cel de-al Doilea Război Mondial în unitățile de bombardament greu.

**18 aprilie.** Prin LARES[111], am primit de la București vești bune. Ica, drăguța, s-a zbătut să-mi facă mici bucurii. Alunec pe banda obligațiilor față de Pusy, deoarece scrisorile ei devin din ce în ce mai apropiate. M-a uimit sfârșitul ultimeia, care arată îndrăzneală și tandrețe în același timp. Pusy, dragă, am impresia că îmi faci Bucureștiul din ce în ce mai drag, totuși nu vin pentru cămi trăiesc ultimile clipe ale unei mari pasiuni care se cheamă... Zbor! Când toată grozăvia asta a războiului va fi trecut, nu mai rămân decât cu zilele de epopee pe care le-am trăit alături de zeii care au căzut sau care mai trăiesc. Zile în amintire pentru că, prin terminarea războiului, cel mai important capitol al vieții mele de până acum se încheie.

**20 aprilie.** În cadrul acesta de munte, vremea bună, cu zile complet senine, este ceva rar. Se lasă neguri peste tot, de abia se mai văd piscurile munților. Totuși, se ordonă o misiune de recunoaștere, pe care o fac împreună cu „Bâzu". Decolăm pe un vânt puternic. Simt cum avionul se încordează ca să rămână orizontal, dar vântul puțin lateral îl umflă pe un plan; parez cu manșă inversă și cele două avioane se dezlipesc, sudate, ușor de pe sol. În munți, niște scuturături groaznice, cum nu mi-a fost dat să văd, cu *G*-ul care e aruncat în sus și în jos ca un fulg, în urcări și în coborâri brutale. Trecem linia frontului foarte jos, către 1 200 de metri, altitudine foarte puțin convenabilă, dar care oferă posibilități desăvârșite de observare. Misiunea nu este stânjenită nici de ACA și nici de vânătoarea germană. Sectorul acesta, rămas mult în urmă, e foarte puțin important pentru a-l apăra așa cum știu ei.

---

[111] Abreviere de la Liniile Aeriene Române în Exploatare cu Statul.

**21 aprilie.** În plimbare cu jucăria de 125 de cai putere a lui Serghie Țiganu, la mica fabrică de *piva* (bere) din Banská Bystrica. Orașul e micuț, dar tare frumos zidit, asemănător Brașovului nostru, numai că este mult mai mic, înghesuit între munți. Case vechi, impunătoare și, pe străzi, foarte mulți oameni... Războiul a trecut. De remarcat că, în general, femeile sunt urâte. De altfel, nu e de mirare, pentru că, de fapt, sunt slave. Poimâine, probabil, vom pleca la Piešťany, frumosul orășel de pe Váh, la vreo 40 km sud de Trencin. Make e deja acolo pentru a aranja lucrurile.

**28 aprilie.** De trei zile, suntem la Piešťany. Auzisem că este un oraș frumos, dar nu credeam că e chiar așa. Sunt încântat de toate, de stațiune, de cadrul geografic, de băi, de parc, de oameni. Stau la o familie slovacă. Amândoi soții sunt bine zidiți. El e inginer agronom și s-a ocupat înainte cu comerțul de produse chimice. Au locuit în Presburg, acum sunt în refugiu aici. Am o cameră drăguță, cu o vastă bibliotecă, mobilă elegantă și cu flori, foarte multe flori. Popota o avem la un mic restaurant în cadru rustic, făcut cu gust, de un cetățean care a avut puțină idee de frumos. O bere rece curge în paharele înalte cu guler spumos, dens. Suntem încântați!

Între 22 și 25 aprilie, am făcut numai misiuni de însoțire a asaltului.

Pe 25 aprilie, ne-am mutat aici.

**1–2 mai.** Timp prost, nu acționăm.

**3–5 mai.** Însoțiri și iar timp prost.

**6 mai.** Prima zi de Paște... Liniște.

**7 mai.** A doua zi de Paște se pare că a adus pacea în Europa. Veștile, deși încă nesigure, arată că amiralul Dönitz a capitulat fără condiții față de toți. După șase ani de lupte fără precedent, Germania cade sub zdrobitoarea superioritate a inamicilor ei.

La ora 06.00, decolăm în însoțire de *Henschel*-e de aici, de la Piešťany, către Olumouk și Prostějov, în susul apei Moravei. Să fie ultimul tablou de război? Să fie ultimul foc de ACA prin care trecem? Oare, să fie jos ultimele focuri de Sodoma pe care e vedem? În ultima misiune a căzut Scordilă. Ultimele frânturi de vorbă auzite au fost: „Mă lasă motorul... Îl pun pe burtă!"... apoi nimic. Era la ei la Prostějov, peste linii, la 2 000 de metri înălțime, dar s-ar putea să fi putut prinde liniile noastre. Ar fi păcat să se fi curățat în ultima zi de război! Sunt dezorientat, parcă s-a rupt un suport în mine. Cred că sunt printre puținii care împarte sfârșitul de război între bucurie și tristețe, neștiind unde e înclinată balanța. Senzația este de corabie fără cârmă în voia valurilor! Ce vom face? Încotro?

**8 mai.** Și totuși, și azi se mai execută o misiune de război, la Prostějov, însoțire de bombardament greu. Cu ce o fi pătimit frumosul oraș pe care bombardierele *Savoia* îl lovesc așa de greu? La sfârșit, sunt foarte viteji toți... Se pare că e copita măgarului, când leul e pe moarte!... Pe frontul din vest, luptele au încetat total. Aici, continuă inutil și disperat: unitățile *SS*, împreună cu trupele lui Vlasov[112], un alt sacrificat al soartei.

[112] Andrei Andreevici Vlasov (1900–1946), unul dintre generalii favoriți ai lui Stalin, în prima parte a războiului contra Germaniei lui Hitler. Căzut în captivitate la nemți, în vara lui 1942, a trecut în solda acestora, în care sens a fondat Armata Rusă de Eliberare (ROA), formată din prizonieri sovietici înscriși ca vo-

Scordilă s-a întors! Lovit de ACA și aterizat forțat, a prins liniile noastre... Avionul este făcut praf, el a scăpat cu bine... În schimb, a dispărut Ursache.

**9 mai.** Este declarată Ziua Victoriei în Europa. O serbează Parisul, Londra, America, Rusia... O serbăm și noi, dați afară de la băile „Pro Patria" pe motiv că este sărbătoare, însă nu fără a ne fi bălăcit cum se cuvine în bazinul negru, de nămol (41°C), și în cel albastru, de sulf. Apoi repede, la aerodrom, și facem prima misiune în care aruncăm afișe în loc de bombe (însoțire *IAR 39*). Este un timp infect. Pe front, din loc în loc, se văd panouri albe de predare. ACA-ul nu mai trage, sectorul este mort. Ultima patrulă, a 340-a misiune, o fac cu „Bâzu" Cantacuzino, amintire a aproape doi ani de război. Mă dau jos din avion cu regret și sunt trist, nu știu de ce, căci ar trebui să mă bucur.

luntari. Predându-se americanilor la finele războiului, aceștia îl vor livra sovieticilor care, după o judecată sumară, la 1 august 1946 îl vor spânzura alături de alți generali din armata sa.

PARTEA A III-A

# Însemnări post-război



Și războiale se sfârșesc într-o zi...

**18 mai**. Sunt plictisit... mai mult, descumpănit, o stare nedefinită, un gol. Am fost la „Eden", femei elegante, buze roșii, picioare suple, ocheade provocatoare, muzica arunca valuri grele, când molatice, când vii, stridente, țipătoare. N-am reușit să stau mai mult de o jumătate de oră și asta pentru pianistă... Trebuie să fac ceva ca să nu-mi ies din fire. Poate că ar trebui să vorbesc cu Make.

**20 mai**. Încă de dimineață, meteo-ul se arată dubios. După cum hotărâserăm însă cu locotenentul mecanic Remus Marin, însoțiți de locotenentul Petrescu („Jean Păr", veche cunoștință de la Tg. Mureș), am plecat spre Viena într-o mașină platformă. Voie bună, glume, tinerețe, dar se vede că nu prea avem noroc, după cum merge mașina: dă rateuri, întrerupe, ba un cauciuc, ba altul. Către ora 12.00, de abia suntem în Bratislava. De bine, de rău, cunosc puțin orașul și, erijat în călăuză, îi conduc prin centru, apoi îi scot la Dunăre. Traversăm o Dunăre iute, mânioasă și închisă, pe un pod de vase care se mai rupsese odată, cu o cooană rusească. Suntem fericiți când trecem malul dincolo! Drumul e bun, mașina s-a mai dres, mergem binișor, cam cu 50 km/oră, paralel cu șina unui fost tren electric. O șosea minunată, străjuită de pomi fructiferi, merge paralel, în susul Dunării, pe malul ei drept, și trecem, în fine, în Austria. Orașele mici sunt aproape pustii și înfiorător de jefuite, prădate și distruse, parcă

n-ar mai locui nimeni acolo. La un moment dat, șoseaua se întrerupe... O carieră de piatră străjuiește un munte. O stâncă enormă taie dramul îngust. Ocolind cu greutate, ieșim iar la șosea. Tunuri ACA germane străjuiesc singuratice, cu țevile spre cer; parte sunt distruse, parte par bune. Din când în când, un tanc ars sau o caroserie de mașină stricată întrerup farmecul naturii prin pata lor distonantă, dovadă a încleștărilor peste care ochiul vrea să treacă. Ne apropiem de Viena, trecem pe lângă imensul aerodrom, care acum este maidan de ruine, icicolo un colț de plan, dincolo un ampenaj, butoaie, mașini arse etc. Se văd niște silozuri în ceața ușoară care încă plutește (mai mult o pâclă de vară) peste lunca Dunării. Intrăm în Viena, dar intrăm așa, deodată, în plin centrul ei. Case mari, foste case mari lovite de bombe, de proiectile grele, de schije, de gloanțe, ziduri atârnând, din care se vede o măreție trecută, ne întâmpină. Peste tot, același aspect de cataclism, de pârjol. Intrarea în Viena este o imensă ruină. Opera, teatrele, marile restaurante, domul „Sf. Ștefan"... Frumoasa catedrală, cu splendide creneluri, este arsă în întregime. O cupolă dărâmată atârnă strâmb, stricând armonia unei bijuterii acoperite de funinginea unui foc mistuitor. Mergem în Prater. Imensa roată la fel, este arsă, și Praterul nu mai are un singur zid în întregime în picioare. Colindând circular străzile, aflăm că lumea este revoltată și pe americani, și pe ruși, dar nu mai puțin pe trupele *SS* care, în retragere, au distrus cât au putut. De vorbă cu o veritabilă vieneză, de abia pricep frânturi din ce spune. Dialectul ei este cu totul specific față de ce ne-a predat „ich bin", profesorul meu de germană din liceu. În trecere, intrăm și în Schönbrunn. Pătrundem cu mașina prin poarta de fier, apoi, tot așa, urcăm. O mare aripă a construcției este dărâmată. De sus se desfășoară o extraordinară priveliște de ansamblu a orașului care, de departe, pare că are

viață. Douăzeci de ani nu vor fi destui pentru ca Viena să se ridice din ruinele ei. Rușii au intrat călări în marile săli, oglinzile uriașe sunt sparte, tablourile tăiate pe pereți pentru a nu rămâne întregi..., o cumplită sălbăticie. Înainte de a părăsi Viena, o mai admirăm odată de pe podul suspendat al Dunării. Din fuga mașinii, profiluri drăguțe ne fac cu mâna. Sunt grupate în cozi imense la puținele guri de apă care mai funcționează. După costumele noastre de zbor, zecile de Fride și de Gretchen ne cred americani. Părăsim orașul împovărați de aceeași tristețe a lucrurilor care nu se mai întorc. Ani de zile nu face să ieși din granițele țării, pentru că întreaga Europă a fost consumată de tragedia acestui pustiitor război.

Drumul întoarcerii este și mai penibil... Plouă și avem și cinci pene de cauciuc până la Piestany, iar ultimii 13 kilometri îi facem pe geantă, zdrăngănind pe străzi. Nu mai avem nici camere, nici petice. Înfrigurați și morți de foame, ajungem... de abia mai scapă un blestem printre buzele vreunuia... să fie așa și pe dincolo, cine s-o mai duce să vadă „BEHA" („Viena" scrisă în rusește, cum apărea pe tăblițele indicatoare).

**21 mai**. A venit Mircea Șenchea din țară. După ce a cheltuit aproape un milion de lei într-un interval scurt de timp, în care nu a făcut mai nimic, s-a întors azi, surâzător și plin de încredere, pentru că s-a logodit (în secret) cu Lia Pascuțiu... Eternul pierde-vară! Vorbește, vorbește, nu ascultă nimic, e năuc și distrat, capabil să-și dea și haina de pe el pentru prieteni și, deși m-a găsit în toane rele, trebuie să mărturisesc că mă amuză grozav.

**22 mai**. Mi-a venit un mandat de aducere de la Curtea Marțială a Corpului 6 Armată Sibiu pentru a apărea în fața Cabinetului 1 Instrucție în calitate de acuzat, pentru delictul de crimă. Mă primește Make Mărășescu,

comandorul comandant al aviației de vânătoare. Prietenos, îmi promite că va da curs favorabil raportului confidențial pe care l-am făcut. De fapt, nici eu nu știu ce vreau, aș pleca și n-aș pleca încă, dar trebuie lămurită și problema asta cu accidentul nefericit de la Sibiu.

**29 mai**. Plec totuși cam îndoit fără *1001* (curierul obișnuit). Cu peripeții, pilotul Țăruș - cunoștința de la Transport din Răsărit - își asumă riscul și mă transportă fără știrea rușilor, care au început să ne controleze mișcările, până la Sibiu. Seara, târziu, poposesc la fosta gazdă a lui Economu (sublocotenentul de infanterie de la Centrul de instrucție Brănești, frate cu adjutantul stagiar Economu, căzut la americani, în 26 iulie). Mai simplu de cum mă așteptam, la Cabinetul 1 Instrucție găsesc un magistrat cumsecade care, documentat din acte și depozițiile anexate ale martorilor, închide dosarul fără judecată și fără ale complicații. Răsuflu ușurat față de greutatea acuzației. Nu pot să plec din Sibiu fără a-l căuta pe bunul prieten al Grupului, sublocotenentul medic Ion Niculescu, care ne-a părăsit după Nikolaiev, fiind bolnav de plămâni, și care este internat aici, cu apă la plămâni. I-am făcut o nemaipomenită bucurie și mă întreabă de toți. Are o față pământie. Tare aș vrea să scape și să-și vadă Crucea „Regina Maria" și Vulturul german primite în Rusia... Mâine sunt liber.

**31 mai**. Așezat confortabil în autobuzul CFR de Brașov, alunec pe șoseaua care șerpuiește paralel cu munții. Oprire la Făgăraș și, cum fiecare oprire e cu alimentare, cumpăr cu 18 000 de lei două carpete drăguțe, pentru a fixa, pentru mai târziu, locurile pe unde am trecut. La Brașov, către ora 10.00 dimineața, descind la „Coroana". Trenuri imediate nu sunt, dar nici camere nu sunt... Nedecis, ies din holul hotelului și o pornesc totuși spre

gară. Nici nu am pășit bine în stradă și mă fixează o privire mascată ușor de ochelari de soare, păr blond, buze umede, senzuale...

- Cocuța! Tu aici?
- Uite că da!
- Ce cauți?
- În orice caz, nu pe tine!
- Știam!...

Totuși, facem câțiva pași. Urcăm spre munte în fața Tâmpei, la vila Cocuței. Frumoasă este pajiștea cu flori, frumoase sunt clipele în care încercăm să ne depășim.

- Nu te-ai schimbat deloc... sunt mulțumită de tine, știi... am să mă mărit!

Încheiem un capitol, locotenente! Mă bucur pentru ea, dar parcă îmi pare rău așa, ca de o pierdere. La „Aro", în fața unui pahar cu vin, sunt singur cu gândurile și las pe masă nota chelnerului - 5 000 de lei - pentru o consumație minoră. Așa să se fi deteriorat toate? În drum, de la un magazin elegant („Djaburov"), cumpăr pentru Ica un șal frumos, imprimat cu motive arabe. În *Pulman*, călătoresc minunat în tovărășia unei tinere mondene, pe care banii o fac să fie foarte dezinvoltă și cu păreri îndrăznețe, și sporovăind de una, de alta, iată-mă ajuns în București. Mama este la Frunzănești, reședința de la țară din timpul războiului. Ica e încântată de frumosul șal de la „Djaburov" cu motive arabe.

**1-18 iunie**. Zilele au zburat pe nesimțite și, iată, sunt în ultima zi, mâine trebuie să plec înapoi. Am făcut numeroase drumuri la țară și prin București. Se termină, înșirată, o modestă căsuță acolo, cu infinite greutăți învinse, datorită exclusiv mamei. E timpul să-i scutesc și pe ei de necazuri, căci tata lucrează ca un rob. Horică face nunta. Ne-a luat-o înaintea celorlalți trei mușchetari. De Miki m-am despărțit prietenește. Speră să se

căsătorească cu o persoană importantă din lumea teatrului din Turnu Severin. La minister, toți au fost drăguți, mai ales Pretorian, care era apropiat de noi încă din Rusia.

**19 iunie.** Cu un *Ju 52* mă întorc la Piešťany. Din partea ministrului, care în zilele trecute m-a primit de trei ori, le transmit băieților vești în parte liniștitoare, în parte nu. Bate un vânt de nesiguranță, de provizorat. Sunt zvonuri de desființare de unități.

**20 iunie–31 iulie.** În zilele ce urmează, până la finele lui iulie, cu inconștiența tinereții, petrecem frenetic tocmai pentru că nu știm ce va urma. Gazda mea este din ce în ce mai drăguță. Îmi aduce o uriașă farfurie adâncă, cu un fel de macaroane stropite cu mult unt și împănate cu bucăți de slănină, totul acoperit abundent cu zahăr tos. Încerc, din politețe, să servesc ceva, dar e imposibil. Cum să scap? Îl chem pe Tucă, ordonanța mea, și îi spun să o termine.

- Nu pot, domule locotenent!

- Mănânc-o, că te ia dracu'! Ce, vrei să ne facem de râs?

- Păi, mi-a dat și mie una!...

Cât am fost plecat la București, i-am lăsat camera lui Colea, care le-a făcut mai multe necazuri. Adormind cu țigara aprinsă, a dat foc la pilota cu care era învelit și de abia a fost salvat, fiind aproape asfixiat de fumul focului mocnit. Joc șah cu furie și ultimele zile le petrec cu îndârjire. Mă despart greu de „pianista poloneză" de la „Eden", prietena mea bună care nu a reușit să mă învețe engleza, dar cu care, datorită formației ei intelectuale, temperamentului și caracterului ei, am petrecut minunate clipe de mulțumire! Mă invită pentru la iarnă, invitație însoțită de remarca în franceză: *á 40 ans commence la vie.*

**31 iulie**. *Decolăm pentru patrie!* Este ziua reîntoarcerii, care mă bucură mai puțin decât cea a plecării pe front. Raidul decurge în condiții normale, cu prima escală pe Miskolc. Suntem îmtâmpinați pe teren de Galea, cu Clari și Magda, sora ei, și de un ordin rusesc prin care suntem blocați pe teren. Noroc însă că fusese numai o neînțelegere care, prin conciliabule, s-a rezolvat și, către ora 14.00, decolăm pentru Sibiu. Toți afară de Neagoe, care are ghinion și se rătăcește cu patrula, sosind târziu și, ca totul să fie complet, rupe și avionul la aterizare.

În etapa asta, trecând pe lângă Zvolen, am văzut pe coasta muntelui sanatoriul de la Sliaci și, neavând de lucru, anunț la radio: „Uite sanatoriul de unde trăgea ACA-ul!" Nici nu termin bine și o voce precipitată lansează întrebarea: „Unde trage ACA-ul?" Se citește în acest glas întreaga neliniște din nenumăratele misiuni, frânturi de amintiri (mi se pare că a fost Mircea Șenchea).

La Sibiu, deși e vânt puternic, este o căldură grozavă. Aproape să nu mai recunosc Turnișorul, care s-a mărit poate de trei ori... Sosesc rând pe rând toți, în patrule sau în celule, afară de Mircea, dar nu sunt neliniștit, pentru că „D'Artagnan" trece pe la Cugir, să o vadă pe noua „Constance Bonacieux", care se numește Lia Pascuțiu, deși mă gândesc că „1 galben" al lui merge tot atât de prost ca și „1 albastru" al meu. Le joacă pistoanele cu segmenții uzați! Într-un târziu, sosește și el și, voind să-l întoarcă cu viteză prea mare, îl dă în plan. Pe terenul ăsta sunt trist, în fruntea Grupului se întoarce Emil Georgescu (din rațiuni de stagiu), pe terenul de unde am plecat cu Toma Lucian care merita o altă soartă. Către ora 17.00, decolăm pentru București, unde sosim peste 35 de minute. Facem o trecere frumoasă în formație strânsă peste Capitală, pe o căldură sufocantă. La aterizare, nu ne așteaptă nimeni; se întorc eroii de pe front, unii de peste trei ani în campanie!...

Nu suntem dezamăgiți, poate mirați, nu înțelegem, câte un surâs amar ne flutură pe buze apoi, hotărâți, fiecare își vede de treaba lui. Nu știu dacă i-ar bucura o primire din partea mai marilor de azi. De aici, de la Popești-Leordeni, grupuri mici, cu zestrea în mână, ies la șosea spre „Viscofil", pentru a prinde o ocazie către București.

**30 octombrie.** August, septembrie, octombrie trec pe nesimțite la un serviciu la care nu facem mai nimic și singurul lucru bun este că îl avem comandant pe domnul comandor Ion Negrescu – fostul comandant al Grupului 9 în Rusia, care ne cunoaște și pe care îl stimăm –, în rest, împreună cu Serghie Țiganu (mecanic) și cu Antonescu (căpitan casier), fac nenumărate vânători de iepuri de cum prind un timp liber.

## *Anii 1946, 1947, 1997*

**Februarie 1946**. Intermezzo. Schi. Revăd după patru ani cabana vânătorilor de pe Diham și fosta cabană preferată a mareșalului de pe Susai, unde Antonescu făcea schi. Totdeauna îmi voi aminti cele aproape trei săptămâni petrecute într-un dolce farniente continuu. Plimbarea pe celălalt tărâm. Goana prin pădure. Ne place să ne amăgim, dar vom lua de la viață doar atât cât trebuie.

**16 martie**. *Se acordă căpitanului aviator Dobran Ion Cupa „Hubert" pentru excepționala activitate aeriană 1945–1946.*

**28 aprilie**. Duminică! Filmul de ieri, *Nevastă-mea, vrăjitoarea*, văzut cu Pusy, în sfârșit, a avut urmări! Încet, clar, limpede, amândoi ne-am precizat sentimentele și am cerut-o în căsătorie! Mi-a răspuns simplu: „Cred că am să fiu fericită cu tine!" E singurul lucru pe care îl doresc și eu. Și poate că va veni și marea zguduire pe care o aștept.

**10 mai**. Pentru Rege, o formație în M entuziasmează mulțimea. Băieții zboară cu trup și suflet pentru Majestatea Sa.

**14 mai**. La A.S.A.M. Herăstrău cu delegația cehă. Îmi trebuie mult mai mult autocontrol decât aș fi crezut că am.

**19 iunie**. Facultatea de Drept fără frecvență și cu posibilitatea de a da examenele indiferent de anii de curs. Ideea e născută din îndoiala pentru viitor. *Dreptul Roman*, spaima facultății cu Stihus; mi-au trebuit trei sesiuni pentru a lua anii unu și doi.

**20 iulie**. Ziua Aviației este tristă. Parcă statuia aviatorilor nu mai are sens. Sunt prea multe aripile frânte în jurul ei pentru că victoria de sus să fie o adevărată victorie. Am impresia că este o eliberare, o dematerializare, că e un suflet care se înalță mereu din vechile chinuri ale celor care zboară. Sunt încă trist. Pusy nu poate acum să-mi umple viața și eu, *acum* am nevoie de un suport, nu mă mai recunosc. Sub un aparent echilibru se dezlănțuie furtuni care mă lasă cu totul descumpănit. Ziua de mâine? Rămâne mereu departe. Mai bine zbaterea celei de azi și măcar am un scop. Muncesc nebunește profesional și nu găsesc nimic în muncă. Poate că așa voi ajunge să mă apropii de sfârșit, fără să bag de seamă că am trăit!

**5 decembrie 1946**. Ziua nunții noastre. Apoi, Brașov–Flotila–Sinaia–Flotila–Carmen Sylva...

**16 august 1947**. Stabilizare... comprimarea băieților... Am rămas doar trei inși din promoția 1941: eu, Galea și „Chițu" Gavriliu, asta azi, 16 august 1947...

**16 decembrie 1997**. Ce zguduiri au urmat? Memorialul durerii este o palidă imagine – poate nici a suta mia parte! – din grozăviile pe care rezistența română,

intelectualii, muncitorii și țăranii au trebuit să le suporte după minuțiosul plan K.G.B.-ist de desființare a masei acesteia latine, rămasă o insulă în „marea slavă".

Am trăit să văd cum se prăbușește acest uriaș imperiu al crimei care a terorizat lumea, dar revoluția noastră furată rămâne mică, mică de tot, și lupta continuă până ce „omul de tip nou" va fi remodelat.

*Sfârșitul jurnalului*

# PARTEA A IV-A

# Iconografie

Jandarmul rural Constantin Dobran și Maria Dobran (moașă, fostă Angelescu), la 29 martie 1915, părinții viitorului as Ion Dobran, aici elev la Școala de Băieți nr. 28 din București, în 1928.





Cu familia şi prietenii, în 1923, la Ştefăneşti (Argeş), *din stânga jos*: Ica (sora autorului), Ion Dobran, bunica Maria Dobran, doi prieteni de joacă; *sus*: Ion Dobran (fratele tatălui, lt.-col.), Maria şi Constantin Dobran (părinţii) şi menajera.



Elev la Liceul militar din Târgu Mureş, în 1935, când a devenit membru ARPA.



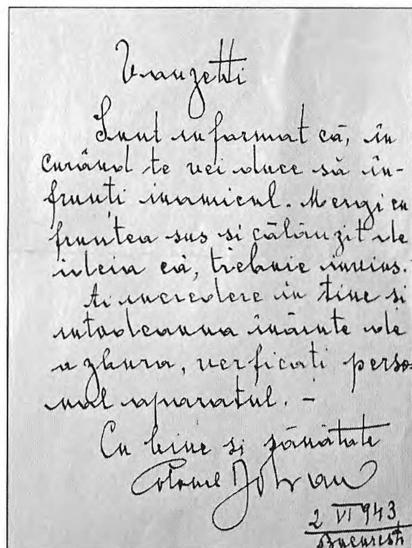
Maria Dobran, în vizită la fiul ei, la Liceul militar din Târgu Mureş, 1933.



În ultimul an de Liceu militar, cu camarazii de clasă şi ofiţerii-comandanţi (1939).



La absolvirea Liceului militar (1939).



Vrangetti

Sunt informat că, în curând te vei duce să înfrunți inamicul. Mergi cu fruntea sus și călăuzit de ideea că, trebuie învins. Ai încredere în tine și întotdeauna înainte de a zbura, verifică personal aparatul. –

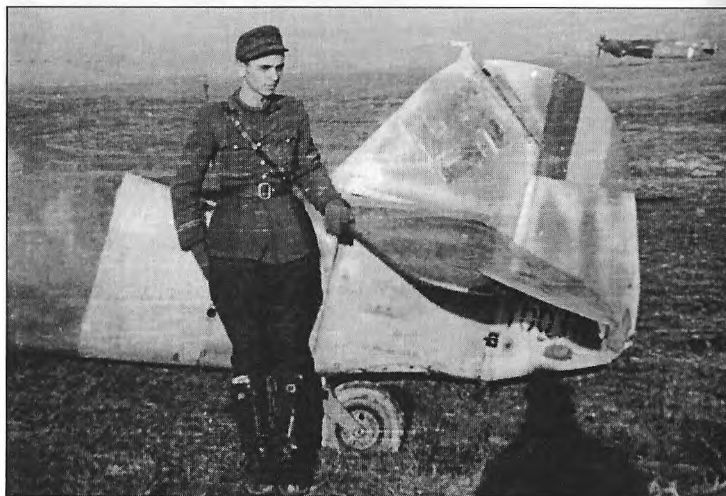
Cu bine și sănătate

Colonel Dobran

2 VI 943

București

Scrisoarea, în facsimil, primită de „Fachirul" de la unchiul său, lt.-col. Ion Dobran, înainte de plecarea pe frontul de Răsărit.



„Fachirul" pe Frontul de Est, purtând la carâmbul cizmei drepte harta operativă germană, pe mușama, care s-a păstrat până astăzi. Denumirea localităților, trecute în jurnal după aceasta, este operată în ediția de față a cărții conform *Map data © 2018 Google.*







Cei patru „muşchetari", *de sus*: Horia Pop, Mircea Şenchea, Ion Dobran, Ion Galea şi mascotele lor, Lică şi Gil, purtătoare de noroc.





AUGUST

6 Duminică

File din agenda, respectiv din caietul de însemnări de front aparținând lui Ion Dobran, în facsimil.



5 aprilie 1940, grup de piloţi în pregătire: M. Şenchea, I. Grama, I. Diec, I. Diaconu, R. Bucşa, L. Munteanu, G. Nistor, C. Constantin şi lt. C. Teodoru.



În 1941 la Ghimbav, cu pilotul Colea Naghirneac în prim-plan.



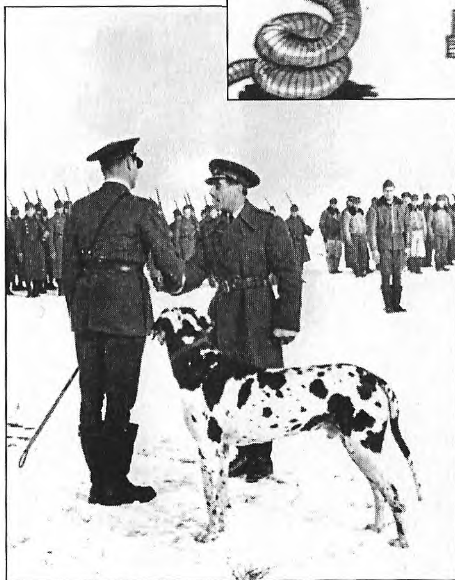
„Fachirul" şi gloriosul său *Messerschmitt Me 109 G6*, vara anului 1943.



O partidă de rummy pe aerodrom, între două asalturi: Cristea Chirvăsuţă, căpitanul mecanic Fenici (viitor general), adjutantul Florescu ş.a.

„Fachirul" în viziunea caricaturistului militar Vasile Scripcaru (1917–1945).





Miskolc (Ungaria), 1945, revistă de front a Grupului 9 Vânătoare comandat de Bâzu Cantacuzino (în plan secund). În prim-plan sunt generalul Ionescu „Pipiţu" şi comandantul Titi Tănăsescu. Undeva în plan secund se afla şi Ion Dobran.

În ziua nunții cu Angela Maria Orășanu, alias „Pusy" (5 decembrie 1946).





Pe străzile Brașovului, în luna de miere.



Cristina şi Ionuţ, cei doi copii ai soţilor Angela şi Ion Dobran.



Din nou împreună cu mama, de acum bunică.



Pe aeroportul Otopeni, aproape de anii pensionării.



De Ziua Aviaţiei în Bucureşti, la 20 iulie 2010, împreună cu generalul Liviu Şerban (ginerele „Fachirului"), Eleonora Arbănaş (de la Fundaţia „Alexandru Şerbănescu") şi comandorul Alexe Rusen.





Întâlnire cu „gladiatorul" american Barrie Davis (23 ianuarie 2010, Muzeul Aviației, București), cu care se duelase în urmă cu 65 de ani pe cerul României (la 6 iunie 1944). Povestea aceasta a făcut ceva vâlvă în presa vremii.





Acasă la „Fachirul" în vara anului 2004, lângă vitrina cu amintiri.




Macheta aparatului Me 109 G, cu nr. 4, zburat de „Fachirul" pe Frontul de Est.




Noiembrie 2017, la Cercul Militar Naţional, cu ocazia comemorării asului Dan Valentin Vizanty. Fachirul este general-maior în retragere şi se apropie vertiginos de suta de ani. *Foto:* Dana-Irina Stănculea.



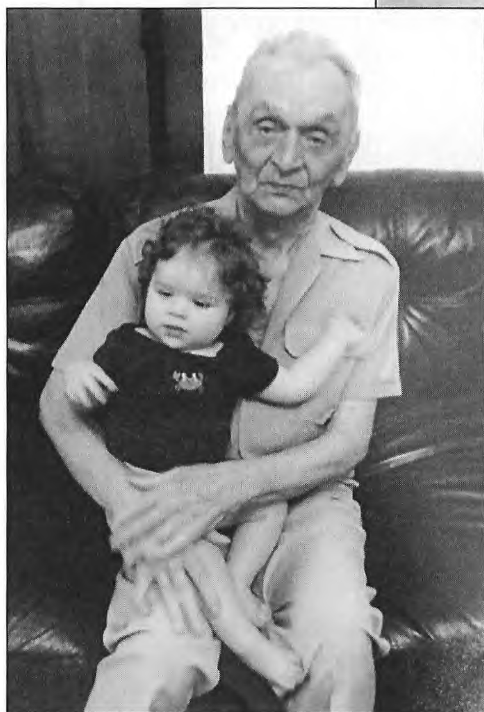
Câţiva dintre fanii „Fachirului", membri ai Asociaţiei *Deutsches Freikorps*, care îi umplu singurătatea din strada Popa Nan (6 ianuarie 2018). *Foto:* Ionuţ Mititelu.




Celebra de acum hartă militară a „Fachirului", una dintre puţinele amintiri materiale rămase din războiul mondial.

„Fachirul", caricaturizat după o fotografie din tinerețe de P. Burianu.



În inedita postură de... străbunic. Viața merge înainte!

# INDICE DE NUME
(Selectiv)

G



H



I



J

# CUPRINS



***Carte de o sinceritate uluitoare.***

„Observatorul militar",
nr. 13/1998

***Prin „jurnalul locotenentului Dobran", literatura militară își adaugă una dintre cărțile ei cele mai vii, veridice, trăită de la prima până la ultima pagină și, deci, între cele mai importante pe care vreun militar de profesie le-a încredințat tiparului vreodată.***

„Litere", nr. 8(221)/2018



Generalul-maior (ret) Ion Dobran (n. 5 februarie 1919, Văleni Podgoria, Argeș), alias „Fachirul", este absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Aviație din Cotroceni (10 mai 1941), specializat în aviația de vânătoare. Încadrat în Grupul 9 Vânătoare (Flotila 1 Vânătoare), Escadrila 48, a luptat inițial pe Frontul de Est, contra Rusiei sovietice, ulterior contra anglo-americanilor și a germanilor, zburând de regulă aparatul *Messerschmitt Me 109G*, la manșa căruia va obține majoritatea victoriilor sale care-l vor situa pe un loc onorabil în *Lista așilor aripilor românești*, cu 13 avioane inamice distruse (dintre care nouă certe, trei probabile și unul incendiat la sol), per total adunând 340 de misiuni și 74 de lupte aeriene, el însuși fiind doborât de trei ori, din fericire fără urmări grave.

Jurnalul de față, scris „seară de seară, la lumina lumânării de campanie", în fond singura sa carte în adevăratul sens al cuvântului și care acoperă, practic, ultimii doi ani ai celui de-al Doilea Război Mondial, într-o formă oarecum brută, a văzut lumina tiparului în alte două ediții până astăzi, ambele la Editura Modelism, în 1998 și, respectiv, în 2010, sub titlul *Jurnalul locotenentului Dobran*, atât de comun cunoscătorilor, prin grija entuziastului jurnalist, editor și mare pasionat de aviație și, în genere, de armată și de tehnică militară, inginerul Cristian Crăciunoiu.

*Dan Gîju*




ISBN 978-606-8804-29-3




editura.favorit@yahoo.com

